

**İZMİR İLİ, ALIĞA İLÇESİ, NEMRUT KÖRFEZİ  
1/1000 ÖLÇEKLİ LİMAN AMAÇLI İLAVE UYGULAMA  
İMAR PLANI**

**(III. DERECE ARKEOLOJİK SİT ALANI KORUMA  
AMAÇLI İLAVE UYGULAMA İMAR PLANI)**

**AÇIKLAMA RAPORU**



**AKARE PLANLAMA, MÜŞAVİRLİK, MİMARLIK,  
MÜHENDİSLİK İNŞAAT, TİCARET LİMİTED ŞTİ.**

2022

## İÇİNDEKİLER

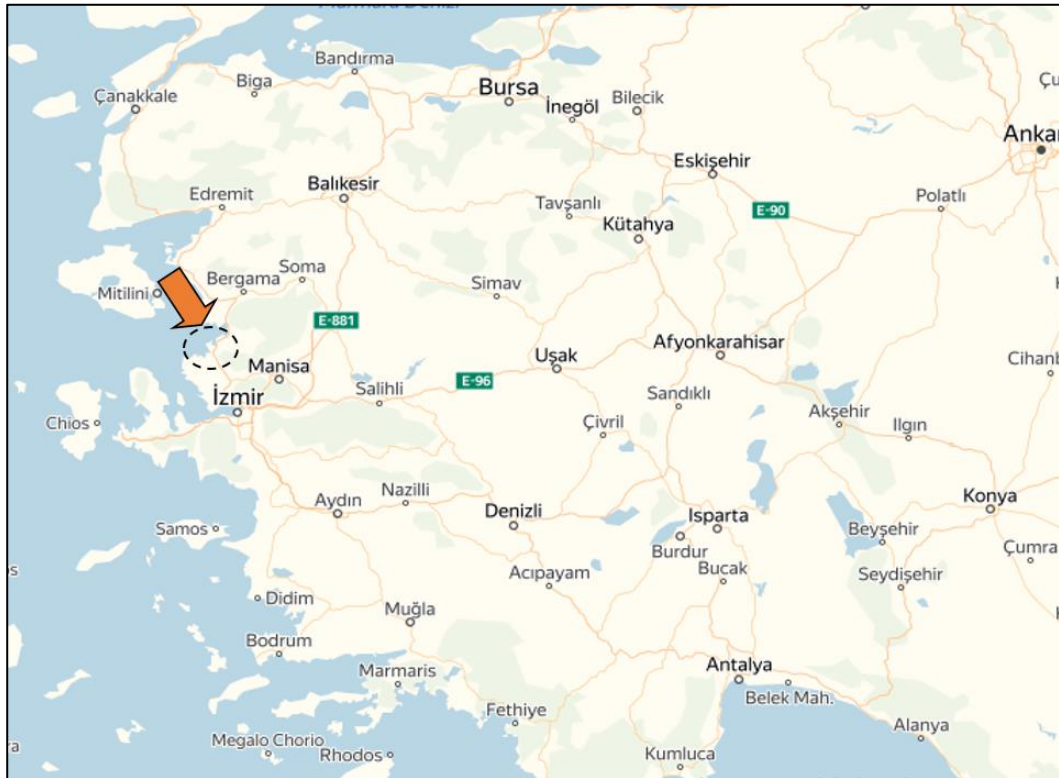
1. PLANLAMA ALANININ TANIMI .....	2
1.1 Planlama Alanının Konumu.....	2
2. PLANLAMA ALANINA İLİŞKİN VERİLER.....	5
2.1. Coğrafi, İklim, Deniz Tabanı ve Yasal Eşiklere İlişkin Veriler .....	5
2.1.1 Coğrafi Veriler.....	5
2.1.2 İklim Yapısı.....	6
2.1.3 Hidrografik ve Oşinografik veriler .....	6
2.2 Nüfus ve Sosyo-Ekonomik Yapıya İlişkin Veriler .....	6
2.2.1 Nüfus Verileri .....	6
2.2.2. Ekonomi .....	7
2.3. Yasal Eşikler .....	8
2.4. Ulaşım.....	8
2.5 İdari Yapı.....	12
2.6. Planlama Alanı Çevresindeki Kıyı Yapıları.....	13
2.7. Korunması Gerekli Kültür Varlıkları ve Arkeolojik Sit Alanları.....	13
2.7.1. Kyme Antik Kenti .....	15
2.7.2. Arkeolojik Alanda Yapılan İncelemeler.....	15
2.8. Mülkiyet .....	16
3. MEVCUT PLAN DURUMU .....	16
3.1. Planlama Alanının Mekansal Oluşumu.....	16
3.2 Üst Ölçekli Plan Çalışmaları .....	17
3.3. Alana Ait Alt Ölçekli Planlar .....	19
3.4. Planlama Alanının Çevresindeki Plan Çalışmaları.....	19
3.5. Halihazır Haritalar.....	21
4. PLANLAMA ALANINA İLİŞKİN ETÜTLER.....	21
4.1. ÇED Raporu .....	21
4.2. Hidrografik ve Oşinografik Etüt Raporu.....	22
4.3. Modelleme Raporu .....	22
4.4. Fizibilite Raporu.....	22
4.5. Jeolojik ve Jeoteknik Etüt Raporu .....	24
5. LİMAN TEVSİİ PROJESİNİN ETKİLERİ ve ALINACAK TEDBİRLER.....	26
6. PLANLAMA ALANINA İLİŞKİN KORUMA BÖLGE KURULU KARARLARI .....	29
7. İLAVE PLANIN AMACI, GEREKÇELERİ VE İÇERİĞİ.....	32
7.1. Liman Kapasite Artışı Yapılmasının Amaç ve Gerekçeleri .....	32
7.2. İlave Liman İçin Yer Seçiminin Gerekçeleri .....	33
7.3. Liman Tevsii Büyüklüğünün Gerekçeleri.....	34
7.4. Liman Projesi Kapsamında Yapılacak Uygulamalar .....	35
7.5. İlave Planlama Hukuki Dayanağı ve Kamu Yararı.....	37
8. PLAN KARARLARI .....	39
EKLER:.....	45

## 1. PLANLAMA ALANININ TANIMI

### 1.1 Planlama Alanının Konumu

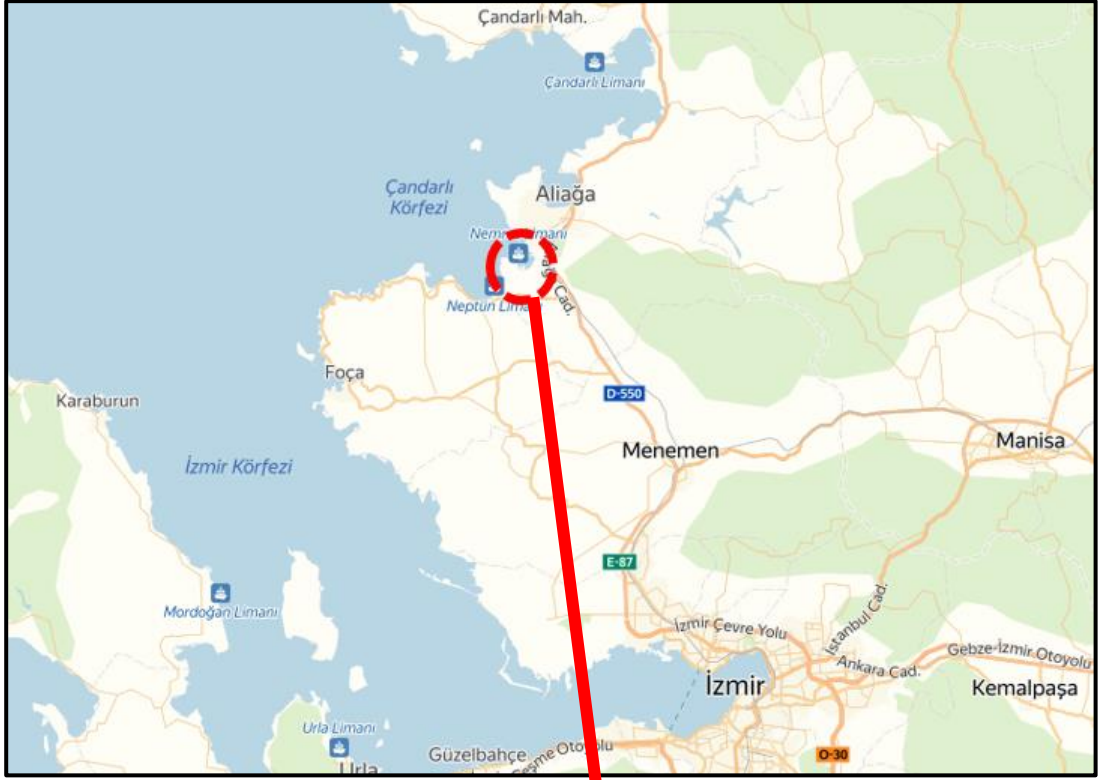
Planlama alanı İzmir İl merkezinin kuzeyindeki Aliğa İlçesi'nin güneybatısındaki Nemrut Körfezinde yer almaktadır. Ege Denizi kıyısında yer alan Aliğa İlçesi; doğudan Manisa İli, güneyden Menemen İlçesi, kuzeyden ise Bergama İlçesi ile komşudur. Planlama alanı bütünüyle Kyme Antik Kenti 3. Derece arkeolojik sit sınırlarının içindedir. Planlama alanının doğusu 3.derece arkeolojik sit ile bitişik olup, 3.derece sit alanından sonra Kyme Antik Kenti'nin I.derece arkeolojik sit sınırları başlamaktadır. Nemrut Körfezi ve Horozgediği'ndeki ağır sanayi tesislerinin yakınında bulunan planlama alanının çevresinde İzmir Demir Çelik, Ege Gübre, Habaş, Ege Çelik, Batılıman, Milangaz, Petkim'e ait tesisler bulunmaktadır.

Ege Bölgesinin ilk özel konteyner limanı olan Nemport Limanı 2009 yılından beri 107.109 metrekarelik bir alanda (25.901 m2 dolgu ve iskele alanı, 81.208 m2 geri saha) genel kargo, dökme yük (sıvı yük hariç) ve konteyner gemilerine hizmet vermektedir . Bu plan ile iskele için 18.841 m2, dolgu alanları için ise 101.716 m2 alan liman alanına ilave edilmiştir.

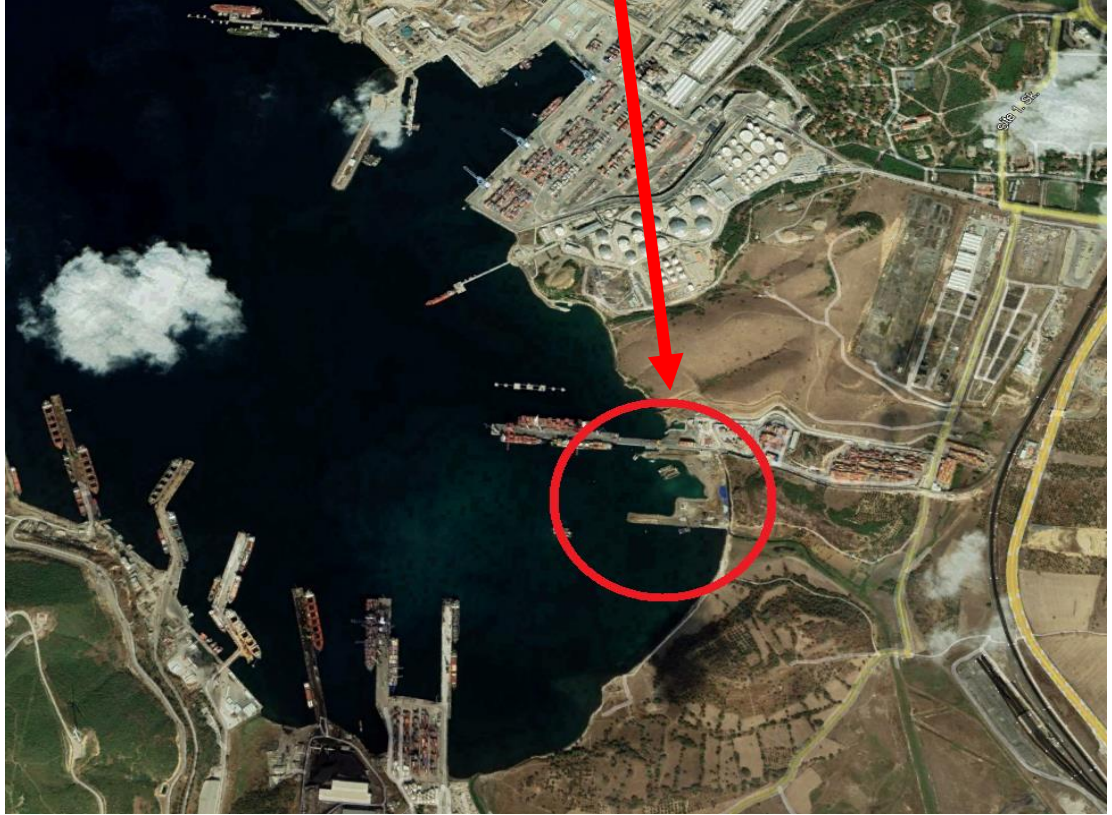


Şekil 1. Nemport Limanı'nın Ülkedeki Yeri





Şekil 2. Nemport Limanı'nın Bölgedeki Yeri



Şekil 3. Nemport Limanı'nın Körfezdeki Konumu



Şekil 4. Nemport Limanı'nın Uydu Görüntüsü



Şekil 5. Nemport Limanı mevcut iskelesi ve planlama alanı





Şekil 6. Nemrut Körfezindeki diğer limanlar ve Nemport Limanı geri sahası



Şekil 7. Nemport Limanı Mevcut ve Tevsii Alanı

## 2. PLANLAMA ALANINA İLİŞKİN VERİLER

### 2.1. Coğrafi, İklim, Deniz Tabanı ve Yasal Eşiklere İlişkin Veriler

#### 2.1.1 Coğrafi Veriler

Plana konu alanının bulunduğu Aliğa İlçesi; güneydoğusunda Dumanlı Dağı ve kuzeydoğusundaki Yunt Dağı ile çevrelenmiş olup; batısında Ege Denizi bulunmaktadır. Ege bölgesinin tipik özelliği olan birbirine paralel ve kıyıya dik uzanan dağ serileri Aliğa'da da görülür. Bölgedeki en büyük yüzeysel

su kaynağı planlama alanına 10 km uzaklıktaki Güzelhisar (Kocasu) akarsuyudur. Biçerova çevresinde ve Bozköy'ün doğu tarafı ile İzmir karayolu arasındaki bölgede düzlük tarımsal alanlar mevcuttur. Aliağa'nın güneyindeki Dumanlı Dağı'nın yüksekliği 1098 metreyi bulunmaktadır. Akdeniz ikliminin etkisi altında olan Aliağa ilçesinin genelindeki ağaçlık ve ormanlık alanlarda ardıç, pırnal, sakız, akçakesme, katırtırnağı, tespih gibi maki türü bitkiler bulunmaktadır. Planlama alanı çevresi vejetasyonu kabaca değerlendirilirse; Proje alanı ağır sanayi bölgesinde yer aldığından flora türleri antropojenik etkilerle yok olmuş olup, fauna üyeleri ise bölgeden uzaklaşmışlardır. Söz konusu doğal flora ve faunanın yerini kozmopolit türler almıştır.

### **2.1.2 İklim Yapısı**

Bölgede genel olarak Akdeniz iklimi görülmektedir. Aliağa Meteoroloji İstasyonu gözlem kayıtlarına göre, yıllık ortalama sıcaklık 16,5°C'dir. Maksimum sıcaklık 41,0 °C (1987 yılında), minimum sıcaklık ise -6,2 °C olarak ölçülmüştür (1985 yılında). En düşük yağışın görüldüğü ay, ortalama 0,1 mm ile Temmuz ayıdır. En yüksek miktarda yağışın görüldüğü ay ise ortalama 75,5 mm ile Aralık ayı olup, yıllık ortalama toplam yağış miktarı 417,1 mm'dir. Yıllık ortalama rüzgar hızı 4,2 m/sn'dir.

### **2.1.3 Hidrografik ve Oşinografik veriler**

Planlama alanında en sığ nokta 6 metre, en derin nokta ise 21.2 metredir. Deniz tabanında, genel itibariyle üst seviyelerde ortalama 1-4 metre aralıklarında balçık kıvamında yumuşak kil, balçık birimlerinden sonra 4-5 metre kalınlığında orta ileri derecede ayrıışmış CH grubu kil-tüf geçiş zonu mevcuttur. Ardından orta derece ayrıışmış tüf birimleri bulunmaktadır. Kıyıda 12-13 metreye kadar deniz tabanında deniz çayırları yayılım göstermektedir. İri-ince taneli malzeme geçişini ortaya koyan sediman geçiş zonu izlenmemektedir. Bunlar dışında planlama alanındaki deniz tabanında önemli bir doğal morfolojik yapı ve biyojenik oluşum (resif, vb.) bulunmamaktadır.

## **2.2 Nüfus ve Sosyo-Ekonomik Yapıya İlişkin Veriler**

### **2.2.1 Nüfus Verileri**

Bölgede yatırımların artması ile birlikte nüfus hızla artmaya başlamış, 1990 yılında 42.150, 2000 yılında 46.320 iken, iki katından da fazla artarak 2021 yılında 103.364 e ulaşmıştır. Yıllık nüfus artış oranı 2021 yılı verilerine göre %2,10 dur. Son 10 yılın ortalama nüfus artış oranı %4,25 dir. Nüfusun % 45,2 si kadın, % 54,8 i erkektir.(TUİK istatistikleri).

2015 yılında onaylanan 1/100.000 ölçekli İzmir Manisa Planlama Bölgesi Çevre Düzeni Planı kapsamında yapılan projeksiyonlara göre 2025 yılında Aliağa'nın nüfusunun 160.000 kişi olacağı hesaplanmıştır.

Aliğa'nın bir sanayi merkezi olması, İzmir, Manisa veya Aliğa köylerinde ikamet eden ancak Aliğa'da çalışan iş gücü tipini yaratmıştır. Dış göç sonucu, Türkiye'nin her yerinden insanlar Aliğa'ya gelmiştir. Tüm sanayi merkezlerinde görülen hareketli ve heterojen nüfus yapısına Aliğa'da da rastlanmaktadır. Bu nedenle Aliğa'da gece ve gündüz nüfusu arasında büyük farklılık mevcuttur. Aliğa'nın daha ulaşılır olması ile birlikte İzmir'de ikamet edip de Aliğa'daki sanayi tesislerinde çalışanların sayısında da ciddi oranda artış olmuştur.

### **2.2.2. Ekonomi**

Aliğa Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Kalkınma Ajansları Genel Müdürlüğüne 2017 yılında ülke genelinde yapılan araştırmalar sonucu hazırlanan "İlçelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması (SEGE-2017)"na göre, ülkemizin üretim merkezleri ve turizm merkezlerinin büyük çoğunluğunun bulunduğu 1.kademe gelişmiş ilçeler arasındadır. Bu konumuyla İzmir'in en gelişmiş 8nci ilçesi olan Aliğa ülke genelinde 970 ilçe arasında 54. sırada yer almaktadır.

#### **2.2.2.1 Sanayi**

1970'li yıllarda başlayan sanayileşme hareketleri sonucu ilçe önemli bir sanayi ve liman yerleşimi olmuştur. İlçede bir sanayi sitesi, yaklaşık 40 adet büyük sanayi tesisi ve kuruluşu ile 1577 işyeri mevcuttur. Bu sanayi kuruluşlarının dağılımında, Petkim ve Petkim'e bağlı olan 17 fabrika, gemi söküm tesisleri, kağıt fabrikası, gübre sanayi, demir-çelik fabrikaları, haddehaneler ile deniz yolu nakliyeciliği yapan iş yerleri vardır. Ancak bu sanayi kuruluşları içinde en önemli yeri Petrokimya Tesisleri ve ark ocaklı Demir-Çelik işletmeleri oluşturmaktadır. Bütün bu sanayi kuruluşları ve işletmelerde toplam 16.067 kişi çalışmaktadır (Kaynak: Aliğa Belediyesi). Planlama alanındaki Nemport Limanında halihazırda alt işverenler dahil 413 personel çalışmaktadır.

#### **2.2.2.2 Turizm**

Sanayi ve ulaşım sektörünün ağır bastığı Aliğa'da turizm sektörü geri planda kalmıştır. Daha çok yaz aylarında çevre yerleşim yerlerindeki halka yönelik günü birlik turizm mevcuttur. Konaklama açısından değerlendirildiğinde, ilçede turizme yönelik pansiyon, tatil köyü gibi mekânların olmadığı daha çok kısa süreli konaklamaya imkân veren tesislerin olduğu görülmektedir. Kyme antik kenti, Myrina antik kenti, Gryneion (Çıfıtkale) ören yeri ve Aigaia (Nemrutkale) Antik Kenti Aliğa'da turizm aktiviteleri için değerlendirilebilecek alanlardan bazılarıdır. Yakın mesafedeki Gencelli, Yenifoça kıyı hattı konaklama açısından daha fazla kapasiteye sahiptir.



### 2.2.2.3. Tarım, Hayvancılık, Balıkçılık

Aliağa ilçesinde sanayileşme hareketi ile birlikte tarımsal faaliyetler azalmıştır. Sadece Güzelhisar ve Helvacı ovalarında tarım yapılmaktadır. Planlama alanının yakınında tarımsal faaliyet yapılmamaktadır. Aliağa’da sanayinin gelişmesi ile beraber, tarım ve hayvancılık ile uğraşan nüfusta ciddi bir azalma olmuştur. Köylerde yaşayan iş gücünün sanayi kuruluşlarında çalışmak için ilçe merkezine göç etmeleri, hayvancılığı olumsuz etkilemiştir. Bugün ilçede az da olsa balıkçılık yapılmaktadır. İlçede 140 adet plakalı balıkçı teknesi bulunmaktadır. (Kaynak: Aliağa Belediyesi)

### 2.3. Yasal Eşikler

Planlama alanı, İzmir I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunun 30.09.1990 gün ve 2253 sayılı kararı ile I. ve III. Derece Arkeolojik Sit Alanı olarak tescil edilen, İzmir II Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu’nun 28.3.2019 tarih ve 11049 sayılı kararı ile sınırları yeniden belirlenen Kyme Antik Kentinin, III. derece arkeolojik sit sınırları içinde kalmaktadır. Bu nedenle bu alandaki her türlü inşai ve fiziki uygulamalarla kullanıma ilişkin faaliyetlerin 2863 sayılı Kanun kapsamında, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulunun 05.11.1999 tarih ve 658 sayılı ilke kararı ve İzmir II Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu kararları doğrultusunda yürütülmesi gereklidir

### 2.4. Ulaşım

Planlama alanı Aliağa İlçe merkezine yaklaşık 10 km. mesafededir. İzmir’e karayolu ulaşımıyla 45 km mesafede olan Aliağa ilçesi, Balıkesir’e 217 km, Çanakkale’ye 271 km, Manisa’ya ise 48 km mesafededir.

Aliağa İlçesi’ne ulaşımında kullanılan başlıca karayolları ise şu şekildedir:

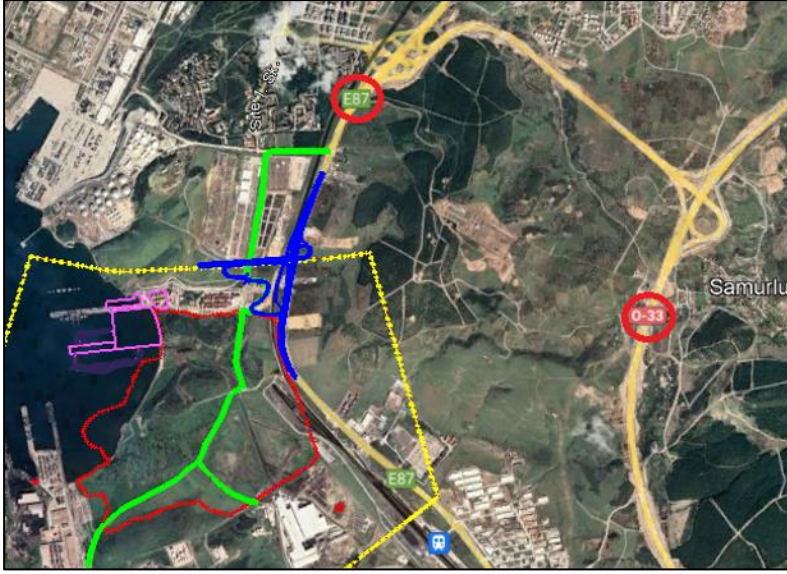
- Manisa-Menemen-Aliağa Karayolu
- Aliağa-Bergama-Ayvalık-Edremit- Çanakkale Karayolu
- İzmir-Çiğli-Menemen-Aliağa- Karayolu

Üst ölçek planlar ve planlar doğrultusunda hazırlanan projeler ile ulaşım bağlantılarını güçlendirecek yatırımların, karayolu ve demiryolu bağlantılarının programlanmış olması İzmir’in kuzeyindeki alanların gelişmesini desteklemektedir.

Planlama alanı hem karayolu, hem de demiryolu ile güçlü bir ulaşım imkanına sahiptir. E87 numaralı İzmir- Çanakkale karayolu planlama alanına yaklaşık 1km. mesafededir. Bu karayolunun Petkim-Nemrut Limanı hizasına gelen bölümünde yapılmakta olan köprülü kavşak Nemrut Bölgesindeki tüm limanlara hizmet verecektir. Karayolu ile konteyner taşıyan kamyonların limanlara daha güvenli







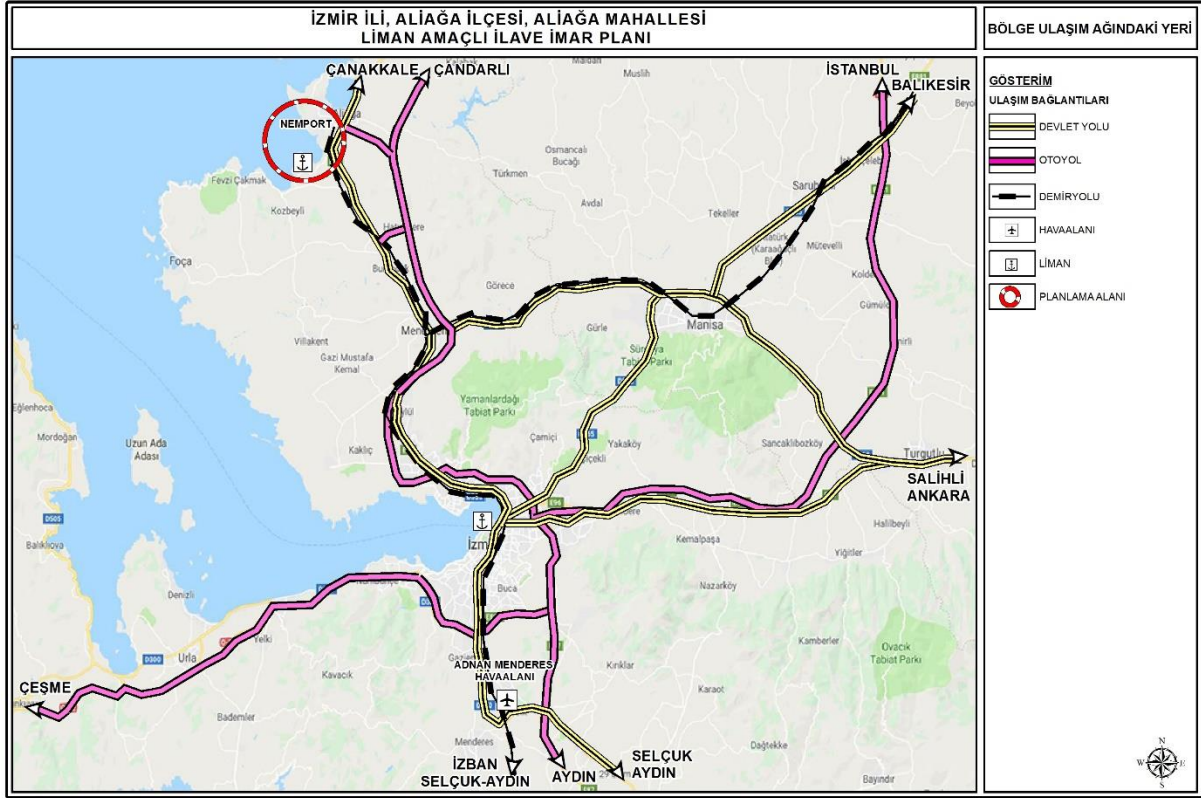
Şekil 10. Nemport Limanı ile Otoyol bağlantısı

Demiryolu ağı ile de planlama alanı özelinde ülke bağlantısı 2020 yılından itibaren kurulmuştur. Nemport'un bölgedeki kapasitesi dikkate alınarak, İzmir Büyükşehir Belediye Başkanlığı'nın 08.05.2017 tarih ve 97509404 sayılı meclis kararı ile; geri sahadaki konteyner depolama alanına kadar uzanan TCDD Biçerova – Nemport Limanı İltisak Hattı yapımına ilişkin plan değişikliği onaylanmıştır. Nemport Limanı Nisan 2020 tarihinden itibaren hizmete giren bu iltisak hattı ile başta Manisa, Aydın, Denizli, Uşak ve Afyon olmak üzere Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları altyapısının olduğu tüm illerle ve uluslararası demiryolu ağlarıyla direkt olarak bağlanmıştır.

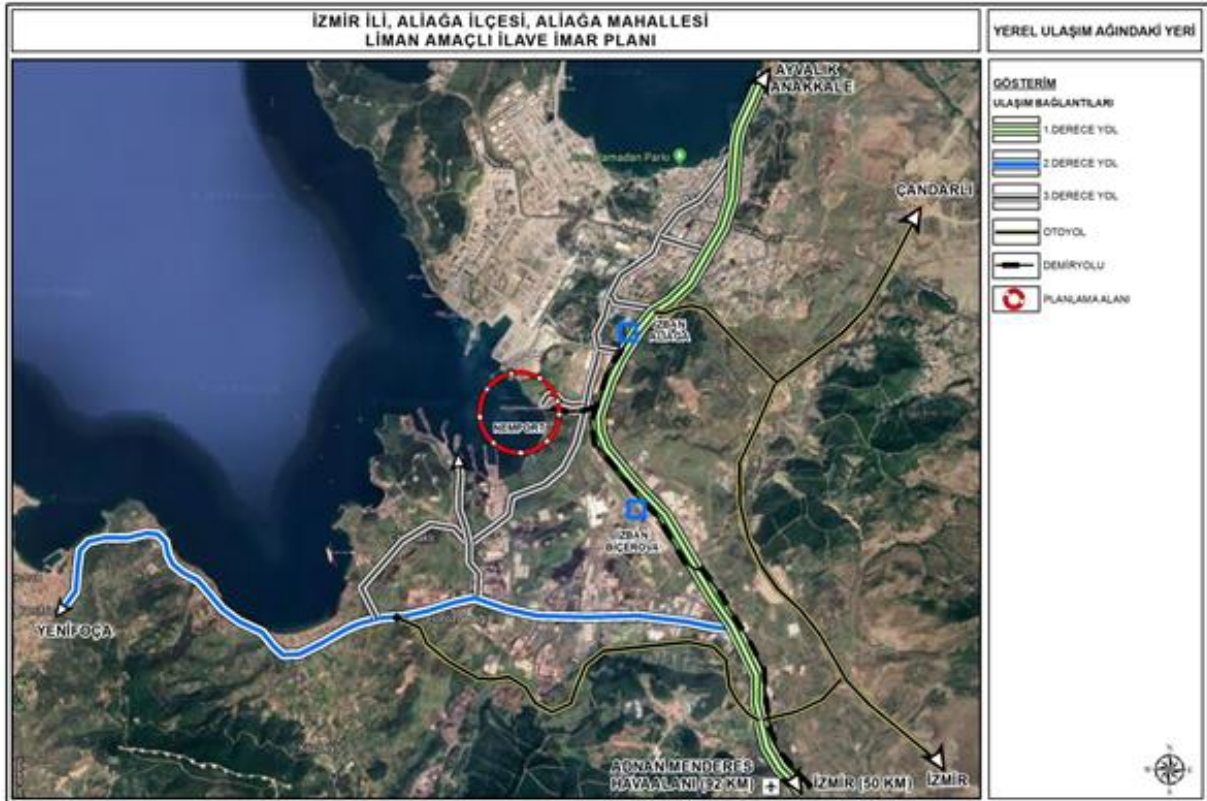


Şekil 11. Nemrut Limanı ve TCDD Biçerova – Nemrut Limanı İltisak Hattı





Şekil 12. Planlama Alanının Bölge Ulaşım Ağındaki Yeri



Şekil 13. Planlama Alanının Yerel Ulaşım Ağındaki Yeri

Liman bölgesinde çalışıp Menemen, İzmir yönüne gitmek üzere demiryolunu (İZBAN) kullanmak isteyenler için en yakın istasyon Biçerova ve Aliğa istasyonlarıdır. Aliğa – Selçuk hızlı banliyö sistemi (İZBAN) demiryolu ile İzmir'in merkezine ve güneyindeki Adnan Menderes Havaalanı'na da hızlı bir bağlantı sağlanmıştır. Selçuk-Aliğa demiryolu hattının metro standardına getirilmesi, Çandarlı ve Bergama'ya kadar uzatılmasına yönelik çalışmalar devam etmektedir. İZBAN'ın hizmete girmesi ile birlikte hat boyunca olan yerleşimlerde nüfus artışı olduğu izlenmiştir. Hafta içinde gün içerisinde İzmir ve havaalanı yönüne yaklaşık 47 sefer bulunmaktadır.

Ülke geneli ve İzmir çevresi ile karayolu ve demiryolu ile güçlü bir şekilde bağlantısı ve Adnan Menderes Havaalanı ile de ulaşılabilirliğindeki kolaylık dikkate alındığında planlama alanına ilişkin kararlar 1/100.000 ölçekli plan kararları doğrultusunda alınmıştır.

## 2.5 İdari Yapı

Planlama alanı, idari olarak Aliğa Kaymakamlığı ve Aliğa Belediye Başkanlığı yetki alanı sınırları içinde kalmaktadır. Mahalle sınırları açısından ise Siteler Mahallesi sınırları dahilindedir. 3621 sayılı Kıyı Kanunu gereğince, kıyı kenar çizgisinin deniz tarafında olan planlama alanında plan onaylama yetkisi Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığındadır.



Şekil 14. Aliğa İlçesi ve Siteler Mahallesi İdari Sınırlar



## 2.6. Planlama Alanı Çevresindeki Kıyı Yapıları

Aliğa bölgesinde 11 liman tesisi bulunmaktadır. Bunlardan 9 u Nemrut Körfezindedir.

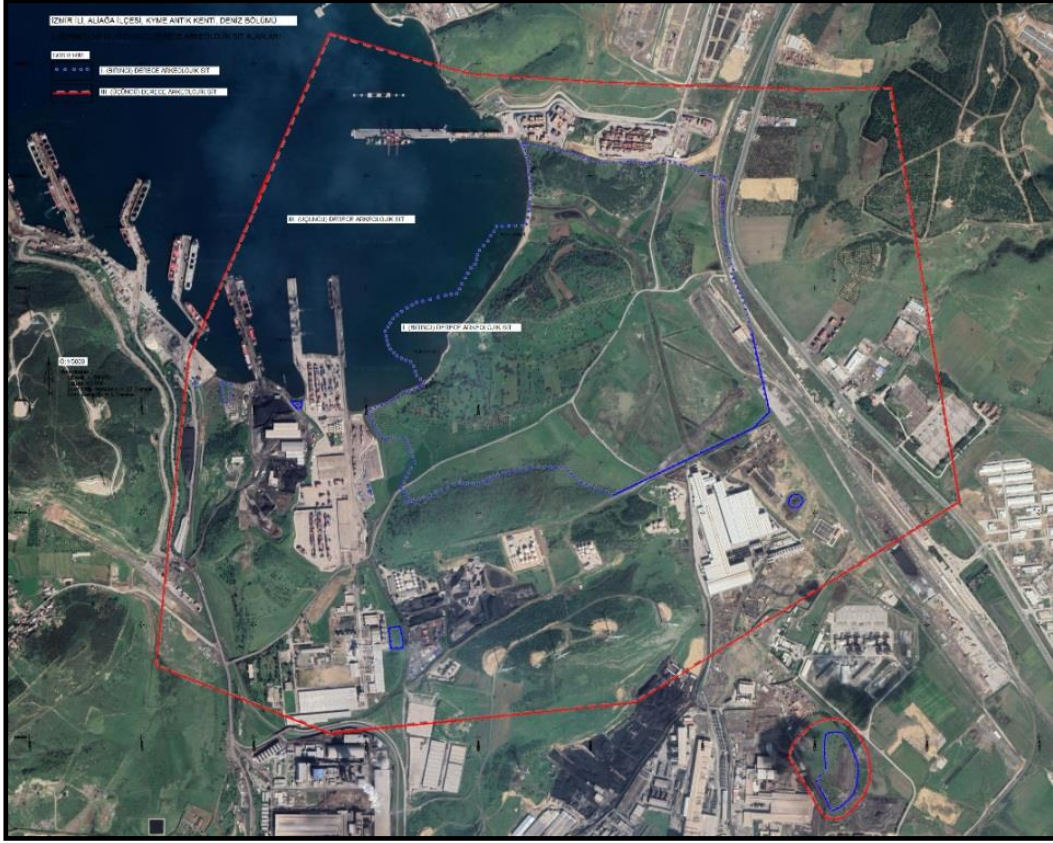


Şekil 15. Nemrut Körfezindeki Kıyı Yapıları

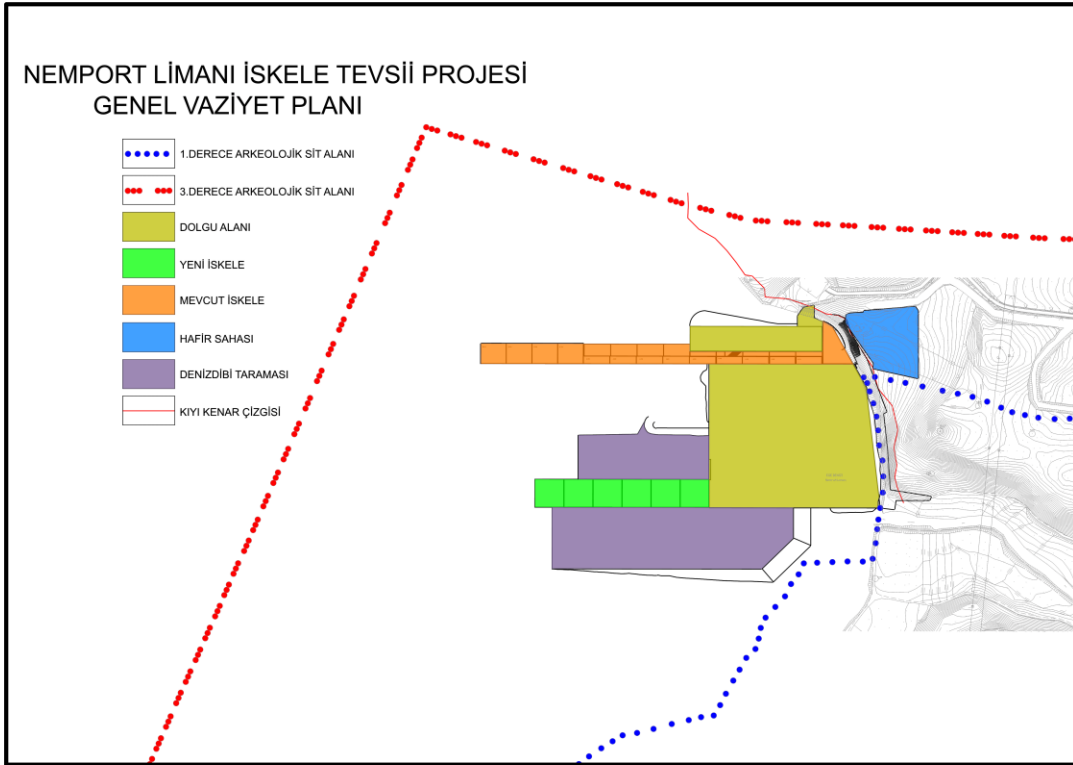
## 2.7. Korunması Gerekli Kültür Varlıkları ve Arkeolojik Sit Alanları

Planlama alanı, İzmir I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunun 30.09.1990 gün ve 2253 sayılı kararı ile I. ve III. Derece Arkeolojik Sit Alanı olarak tescil edilen, İzmir II Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 28.3.2019 tarih ve 11049 sayılı kararı ile sınırları yeniden belirlenen Kyme Antik Kentinin, III. derece arkeolojik sit sınırları içinde kalmaktadır. Planlama alanının çevresi III.derece arkeolojik sit alanı, III.derece arkeolojik sit alanından sonra kara yönünde Kyme Antik Kenti 1.derece arkeolojik sit alanı bulunmaktadır.





Şekil 16. Kyme Antik Kenti I ve III. Derece Arkeolojik Sit Sınırları (--- I. Derece, --- III. Derece)



Şekil 17. Nemrut Limanı İskele Tevsii Projesi Genel Vaziyet Planı

### 2.7.1. Kyme Antik Kenti

Ege kıyılarında kurulan en eski kentlerden birisi olan Kyme, Aliağa'nın güney batısında, günümüzde Nemrut Koyu denilen Namura koyundadır.

İki tepeye yayıldığı anlaşılan Kyme, kuzey Yunanistan'dan gelen halklar tarafından İ.Ö. 11. yüzyılın ortalarında kurulmuş en büyük Aiolis kentidir. Kymelilerin deniz yoluyla yaptıkları ticaret ve tarım ekonomileri için çok önemli iki unsurdur.

Önemli bir liman kenti olan Kyme'nin antik kaynaklardan elde edilen bilgiler ve günümüzde açığa çıkarılan arkeolojik buluntular ışığında, arkaik dönemde ekonomik açıdan çok geliştiği bilinmektedir ve sikke basan ilk şehirlerden biri olduğu anlaşılmaktadır. Klasik dönemde (İ.Ö. 450-323) Aiolis Birliği'nin lideri sonrasında Atina Birliği üyesi olan Kyme, Ege şehirlerinin politik tablosu içinde önemli bir yere sahip olmuştur ve İ.Ö. 4. yüzyılın ikinci yarısında dikkat çeken bir ticaret merkezidir. Hellenistik Dönemde (İ.Ö. 323-31) tiyatronun, iki tepe arasındaki sur duvarlarının, kıyadaki portiğin, güney tepedeki yerleşim alanının, mendireğin genişletilmesi gibi bazı önemli anıtların inşasıyla birlikte kentte yeniden düzenlemeye gidilmiştir. Kyme bu dönemde de önemli bir ticari merkezdir.

Erken İmparatorluk Dönemi'nde biri İ.S. 17 diğeri 94 yılında olan ve şehre büyük zarar veren iki deprem yaşanmıştır. Yazıtlar, antik kaynaklar ve ele geçen buluntulardan anlaşıldığına göre, şehir yaşadığı iki deprem sonrasında dahi önemini kaybetmemiştir. Çalışmalar ışığında Geç Antik-Erken Bizans Dönemi'nde (İ.Ö. 4-6. yüzyıllar) kentin geniş bir alana yayıldığı ve 7. yüzyılda terk edildiği anlaşılmaktadır. 12-13. yüzyıllarda ise yaşam sadece, limanı savunma amaçlı inşa edilmiş kale çevresinde, liman alanında odaklanmıştır. (Kaynak: *Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü, "Kyme Kazıları/Aliağa"*)

### 2.7.2. Arkeolojik Alanda Yapılan İncelemeler

Daha önce 1.derece arkeolojik sit alanı olan planlama alanının bulunduğu deniz tabanı Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi arkeologları tarafından incelenmiş ve 20.3.2019 tarihli rapor hazırlanmıştır. Raporla bu alanın 2863 sayılı Kanununun 35. maddesi kapsamında 20.05.2016 tarihli Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren dalışa yasak alanlar dışında kaldığı, planlama alanı dışındaki Kyme antik kentinin mendireği çevresindeki insitu yapıların liman-mendireğini temsil ettiği belirtilirken, planlama alanı sınırları içinde kalan deniz tabanında, planlama alanı sınırının güneyindeki DSİ kurutma kanallarının denize döküldüğü noktada, kanala yön vermek amacıyla antik kentten sökülmiş blok taşlar olduğunun tespit edildiği, kurulca yapılacak irdemeye bağlı olarak bu mimari parçaların Kyme antik kentinin içine taşınması gerektiği ifade edilmiştir. Bu rapor ile birlikte Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsünce hazırlanan raporu değerlendiren İzmir II Numaralı Kültür

Varlıklarını Koruma Bölge Kurulunca alınan 28.03.2019 tarih ve 11049 sayılı karar ile alandaki sit sınırları bugünkü şeklini almıştır. Bu karara göre planlama alanı 3. Derece Arkeolojik sit alanında kalmaktadır.

III. derece arkeolojik sit alanı sınırları içinde yapılacak çalışmalar sırasında 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ile ilgili Yönetmelik ve İlke Kararları doğrultusunda hareket edilmesi zorunludur. III. derece arkeolojik sit içinde kalan planlama alanında yapılacak her türlü inşai faaliyet öncesinde müze müdürlüğünce arkeolojik sondaj çalışmalarının yapılması, sondaj raporunun koruma kurulunca değerlendirilerek alınacak karar doğrultusunda uygulama yapılması gerekmektedir. Uygulama projeleri koruma bölge kuruluna sunulup uygun karar alınmadan uygulama yapılamaz.

Plan sınırları dahilindeki III. derece arkeolojik sit alanında rölöve, restitüsyon veya restorasyon projesi gerektirecek insitu bir yapı kalıntısı bulunmamaktadır.

## **2.8. Mülkiyet**

Planlama alanının tamamı devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Kıyı kenar çizgisinin kıyı tarafında, plan sınırları kapsamında yer alan dolgu alanı ve iskelenin bulunduğu alan için, İzmir Milli Emlak Dairesi Başkanlığınca 15.12.2020 tarihli kullanma izin sözleşmesi ile “liman tevsii kapsamında dolgu alanı iskele” amaçlı kullanılmak üzere 17.07.2056 tarihine kadar Nemport Liman İşletmeleri ve Özel Antrepo Nak. Tic. AŞ’ne kullanım izni verilmiştir.

## **3. MEVCUT PLAN DURUMU**

### **3.1. Planlama Alanının Mekansal Oluşumu**

1960’lı yılların başına kadar tarımsal yoğunluklu ekonomiye sahip olan ve İzmir’in balıkçılık merkezi olan Aliağa, 1961 Anayasasının “Planlı Kalkınma” ilkesi gereğince “Ağır Sanayi Bölgesi” olarak kabul edilmiştir. 1965 yılında İzmir Metropolitan Alan Planlamasında İzmir’in sanayi alt bölgesi olarak planlanmıştır. 1970’lerden itibaren sanayi ağırlıklı ekonomiye geçiş yapılmıştır. Petkim, Tüpraş gibi ülke ölçeğinde önemli ekonomiye sahip olan sanayi kuruluşlarının kurulmasıyla başlayan sanayileşme, hızını artırarak devam etmiştir. 1980’lerde özel demir-çelik fabrikaları işletmeye açılmıştır. 1990’lı yılların ikinci yarısından itibaren özel sektör yatırımları hızlanmıştır. Bölgede yatırımların artması ile birlikte nüfus hızla artmaya başlamıştır.

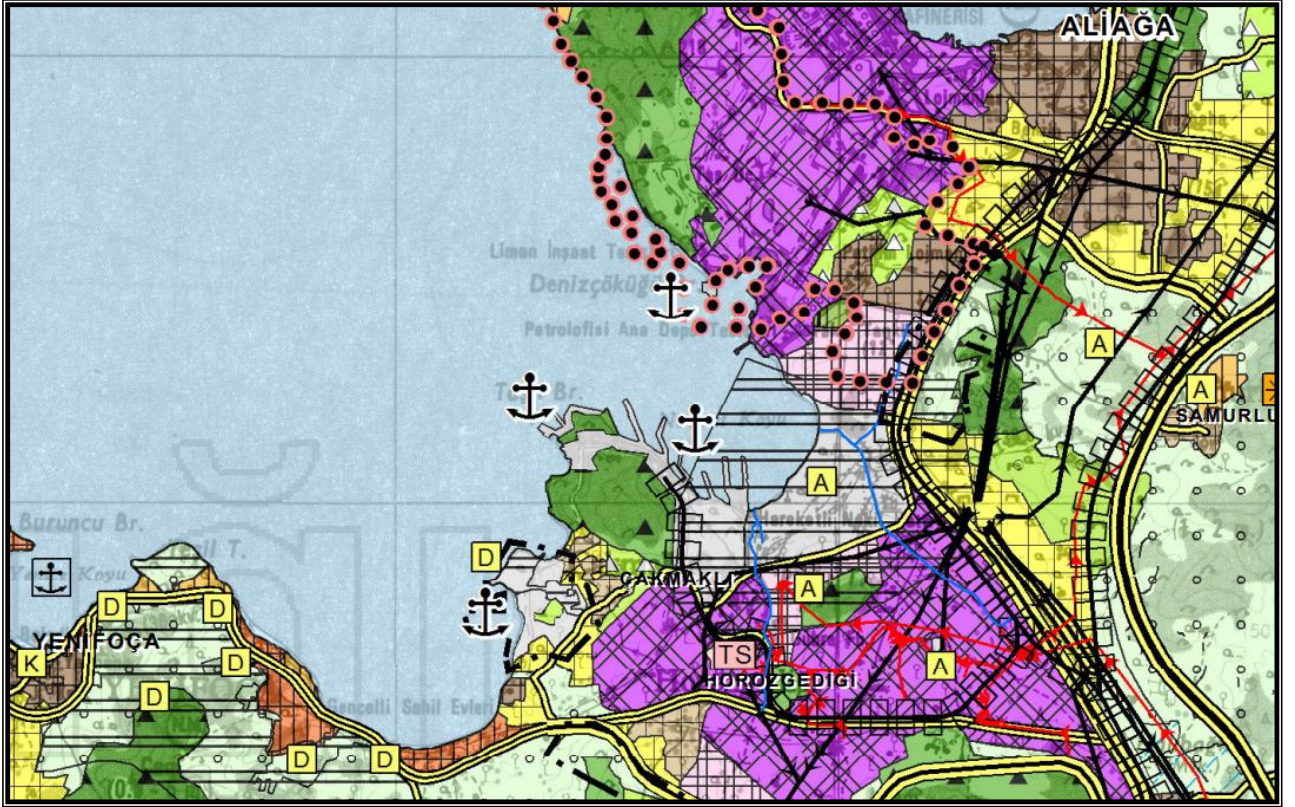
Sanayinin gelişmesi ile birlikte İzmir’in merkezindeki Alsancak Limanının kapasitesi yetmemeye başlaması üzerine Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca 1992 yılında deniz derinliğinin liman yapımına en uygun olduğu Nemrut Körfezinde liman yapılması için plan çalışmaları yapılmıştır.



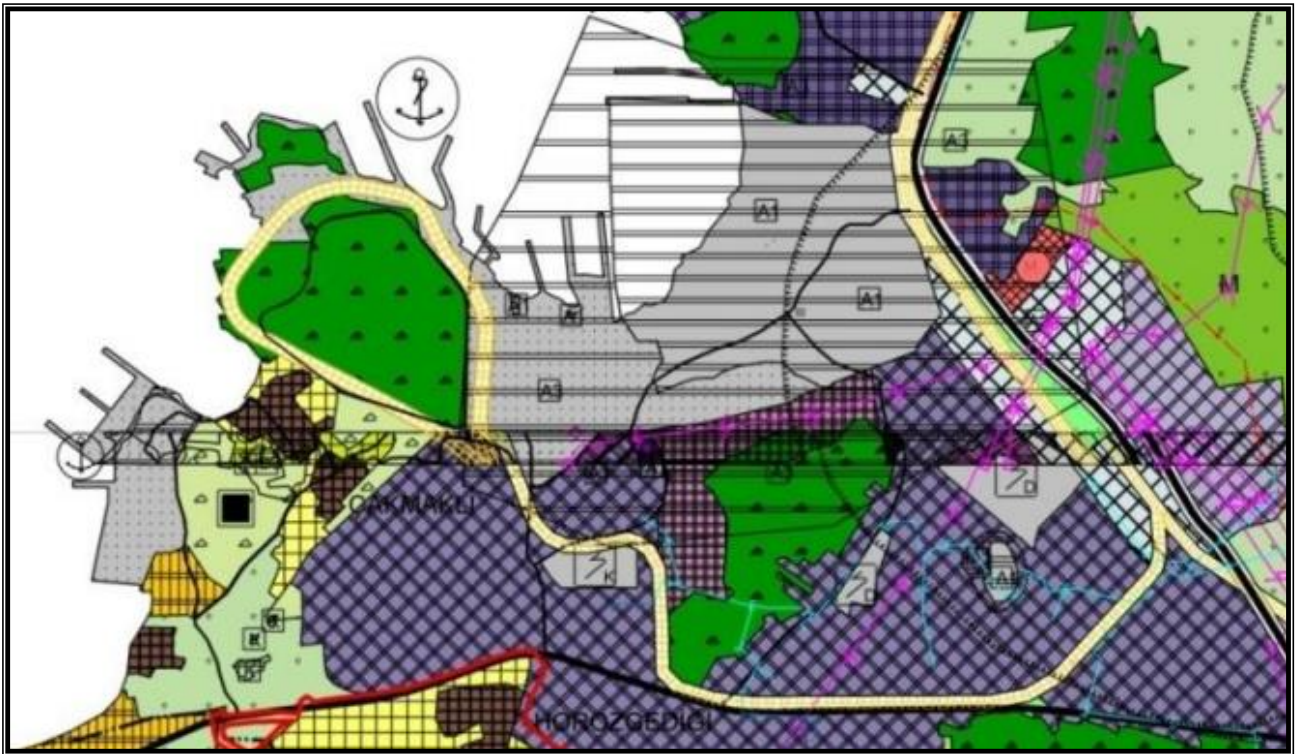
### 3.2 Üst Ölçekli Plan Çalışmaları

Planlama alanını da kapsayan İzmir-Manisa Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca 16.11.2015 tarihli Bakanlık Olur'u ile onaylanmıştır. Söz konusu planda planlama alanı ve çevresine ilişkin sit sınırları eski hali ile görülmektedir. Planlama alanının geri sahası depolama alanı olarak, Nemrut Körfezi kıyıları Liman sahası olarak ayrılmıştır. Plan açıklama raporunun “Liman, Tersane Alanları ve Liman Geri Sahaları” başlıklı 4.4.7 maddesinde “Nemrut Limanı” özelinde “...Aliağa Çaltılıdere’de Yat ve Tekne İmalatçıları için planlanan tersane alanı ve Nemrut Körfezi’nde yer alan Nemrut Limanı da plan kararı haline getirilmiştir.” açıklamasına yer verilmiştir. Ayrıca 1/100.000 ölçekli İzmir Manisa Planlama Bölgesi Çevre Düzeni Planında İzmir Limanı’nın giderek yetersiz duruma gelmesi ve yaşanan sorunların bölgede yeni bir liman arayışına neden olduğu, yapılan çalışmalar neticesinde Çandarlı’daki Kuzey Ege Limanı için yer seçimi yapılmasının yanısıra Aliağa’da Nemrut Körfezi’nde kullanılan limanlar da planın önerileri arasında yer almıştır. Plan Hükümlerinin 7.48 maddesinde “Bu planda sembol olarak gösterilen kullanım türlerinde, sembolün bulunduğu alan planın ölçeği gereği yer seçimi kararı verilmiş kesin alan olmayıp bu kullanıma ilişkin yer seçimi ilgili kurum ve kuruluşların görüşleri doğrultusunda çevre imar bütünlüğü dikkate alınarak alt ölçekli planlarla yapılabilecektir. Ayrıca bu planın ölçeği gereği arazi kullanım türünün ve sınırlarının gösterim tekniği nedeniyle (sembol, yol vb.) algılanamadığı alanlarda, bu planın diğer hükümleri dikkate alınarak alt ölçekli planlarda yetkili idarelerce kullanım kararı belirlenir” denilmiştir

“Limanlar, Yat Limanları, İskeleler, Çekek Yerleri, Balıkçı Barınakları, Tersane ve Tekne-Yat İmalat Alanları” başlığının altındaki 8.18.2.1 sayılı plan hükmünde de planda limanlar, yat limanları, çekek yerleri ve balıkçı barınaklarının sembolik olarak gösterildiği belirtilerek 8.18.2.2. maddesinde “Bu alanlarda yapılaşma koşulları; 3621 sayılı kıyı kanunu ve ilgili yönetmelikleri çerçevesinde hazırlanacak alt ölçekli planlarda belirlenecektir” hükmüne yer verilmiştir. Buna göre 1/100.000 ölçekli İzmir-Manisa Planlama Bölgesi Çevre Düzeni Planına göre liman kullanımı sembolünün bulunduğu Nemrut Körfezinde liman yer seçiminin ve yapılaşma koşullarının kurum görüşleri alınarak hazırlanacak, ilgili idarelerce onaylanacak alt ölçekli planlar ile yapılması gerekmektedir.



Şekil 18. İzmir-Manisa Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı



Şekil 19. 1/25000 ölçekli İzmir Büyükşehir Bütünü Çevre Düzeni Planı



İzmir Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 12.09.2012 tarih ve 05.843 sayılı kararı ile onaylanarak yürürlüğe giren 1/25.000 Ölçekli İzmir Büyükşehir Bütünü Çevre Düzeni Planı'nda da Aliğa'nın güneyi sanayi, depolama, liman tesisi kullanımları için ayrılmıştır. Bu plandaki sit sınırları İzmir II Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulunun 28.3.2019 tarih ve 11049 kararı ile belirlenen sınırlardan önceki eski hali ile gözükmemektedir. Planın uygulama hükümlerinin 6.22. maddesindeki "Bu planın onayından sonra kullanım kararı değişikliği gerektirmeyen hallerde bu planda değişikliğe gerek kalmaksızın her türlü sınır, sit alanı, orman ve yapı yasağı getirilmiş alanlarda olabilecek idari ve yasal değişikliklerde yeni sınırlar geçerli olacaktır." hükmü doğrultusunda 28.3.2019 tarih ve 11049 sayılı karara göre planda değişiklik yapılması gerekmemektedir. 1/25.000 ölçekli planda, planlama alanının doğusunda sanayi ve depolama alanı kullanım kararı mevcuttur. Nemrut körfezi kıyılarında liman fonksiyonu belirlenmiştir.

### **3.3. Alana Ait Alt Ölçekli Planlar**

Planlama alanında Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Mekansal Planlama Genel Müdürlüğü'nün 07.07.2020 tarih ve 140808 sayılı yazıları ile onaylanan 1/5000 ölçekli "İzmir İli, Aliğa İlçesi, Nemrut Körfezi Liman Amaçlı Nazım İmar Planı (III. Derece Arkeolojik Sit Alanı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı)" ile 1/1000 ölçekli "İzmir İli, Aliğa İlçesi, Nemrut Körfezi Liman Amaçlı İlave Uygulama İmar Planı (III. Derece Arkeolojik Sit Alanı Koruma Amaçlı İlave Uygulama İmar Planı)"nın yürütmesi durdurulmuştur.

### **3.4. Planlama Alanının Çevresindeki Plan Çalışmaları**

Plan sınırlarının doğusunda, kara tarafında, uygulamada olan koruma amaçlı imar planı vardır. Meri planlar ile Kyme Antik Kentinin karada bulunan 1. Derece arkeolojik ve 3. Derece arkeolojik alanlarının tamamında koruma ve kullanma kararları belirlenmiştir. Liman tevsii projesi ve buna ilişkin ilave plan kararlarıyla, Kyme Antik Kenti'nin kara tarafına ilişkin yürürlükte olan koruma amaçlı imar planı ve plan notları birbiriyle çelişmemekte, imar mevzuatı ve koruma mevzuatı açısından birbirlerini tamamlamaktadır.

- Planlama alanının bitişiğinde yer alan mevcut limana ilişkin 1/1000 ölçekli iskele ve dolgu alanı planı ilk kez Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü'nce 17.7.2003 tarihinde onaylanmıştır.
- Aliğa(İzmir), Nemrut Körfezi Liman Amaçlı Uygulama İmar Planı Değişikliği Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü'nce 08.02.2011 tarih ve 1444 sayılı Bakanlık Makamı oluru doğrultusunda yürürlüğe girmiştir.
- Planlama alanının doğusunda, İzmir Büyükşehir Belediye Meclisininin 16.6.2016 tarih ve 02.482 sayılı kararı ile onaylanan " Aliğa Belediyesi Uygulama İmar Planı bulunmaktadır. Bu plan



ile, planlama alanının doğusunda, kıyı kenar çizgisi ile İzmir-Çanakkale Devlet Yolu arasında kalan bölgenin kullanımı “E:0.40, h:teknoloji gereği” koşulları ile “sanayi depolama” olarak belirlenmiştir.

- “Aliağa İlçesi, Sanayi Bölgesi 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı Revizyonu” ile “Kyme-Bozhöyük 1. ve 3. Derece Arkeolojik Sit Alanı 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Revizyonu” İzmir Büyükşehir Belediye Meclisinin 12.06.2015 tarihli ve 05.621 sayılı kararı ile onaylanmıştır.
- "Aliağa İlçesi, Sanayi Bölgesi 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı İlave ve Revizyonu" Aliağa Belediye Meclisinin 02.08.2016 tarih, 133 sayılı kararı ile uygun görülerek İzmir Büyükşehir Belediye Meclisinin 18.11.2016 tarih ve 97509404.310.05.1156 sayılı kararı ile onaylanmıştır
- Planlama sahasının doğusunda demiryolu hattı tesis edilmesine ilişkin “Biçerova-Nemport Yükleme Boşaltma Sahası Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı Değişikliği” İzmir Büyükşehir Belediye Başkanlığı'nın 08.05.2017 tarih ve 97509404 sayılı kararı ile onaylanmıştır.
- İzmir Elektrik Üretim Limited Şirketinin doğalgaz çevrim santraline ait, planlama alanının kuzey kıyısındaki soğutma suyu alma amaçlı kıyı yapıları ve kuzeydoğu- güneybatı istikametinde deniz tabanındaki soğutma suyu şarj kanalı ve deşarj boru hattına ilişkin Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğünce 19.3.2001 yılında onaylanan “İzmir- Aliağa, Elektrik Üretim Santrali Kıyı Yapıları (Soğutma Suyu Alma Amaçlı) 1/1000 Ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı İlavesi ve Değişikliği” bulunmaktadır.
- Planlama alanının kuzeyinde deniziçi gemi yanaşma platformunu ve deniz içi petrol-lpg boru hattını kapsayan “İzmir, Aliağa, Nemrut Körfezi Gemi Yanaşma Platformu ve Deniziçi Petrol Boru Hattı Uygulama İmar Planı” Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğünce 2.7.2008 tarihinde onaylanmıştır.
- Ege Gübre AŞ'nin, dolgu alanı da içeren, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından 18.06.2008 tarih ve 3571 sayılı makam oluru ile “Dolgu Alanı ve İskele Alanı” olarak onaylanan, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekansal Planlama Genel Müdürlüğünün 25.12.2012 tarih ve 19757 sayılı oluru ile onaylanan “Liman” amaçlı nazım ve uygulama imar planları bulunmaktadır. Söz konusu planlara ilaveten “İzmir İli, Aliağa İlçesi, Çakmaklı Köyü, Kendirli Mevkii, İlave Liman Amaçlı 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı (3. Derece Arkeolojik Sit Alanı Koruma Amaçlı İlave Nazım İmar Planı) ve İlave Liman Amaçlı 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı'nın (3. Derece Arkeolojik Sit Alanı Koruma Amaçlı İlave Uygulama İmar Planı)”

Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'nın 07.02.2022 tarih ve E.2879046 sayılı oluru ile onaylanmıştır. Planın askı süresi tamamlanmış olup itirazların değerlendirilme süreci devam etmektedir.

### 3.5. Halihazır Haritalar

Planlama alanı; İller Bankası tarafından 25.04.2008 tarihinde onaylanan ITRF 96 projeksiyon sisteminde bulunan; 1/1000 ölçekli hâlihazır haritalardan K17-B-24-C-1-C ve K17-B-24-C-2-D paftalarında yer almaktadır. Alana ait İzmir Büyükşehir Belediye Başkanlığınca 28.12.2010 tarihinde onaylanan 1/5000 ölçekli halihazır haritaları mevcuttur.

## 4. PLANLAMA ALANINA İLİŞKİN ETÜTLER

Planlama alanına ilişkin ÇED raporu, imar planına esas jeolojik-jeoteknik etüt raporu, hidrografik ve oşinografik etüt raporu, modelleme raporu hazırlanmış olup etütlerin sınırları, plan sınırları ile birlikte (Şekil-21) de verilmiştir.

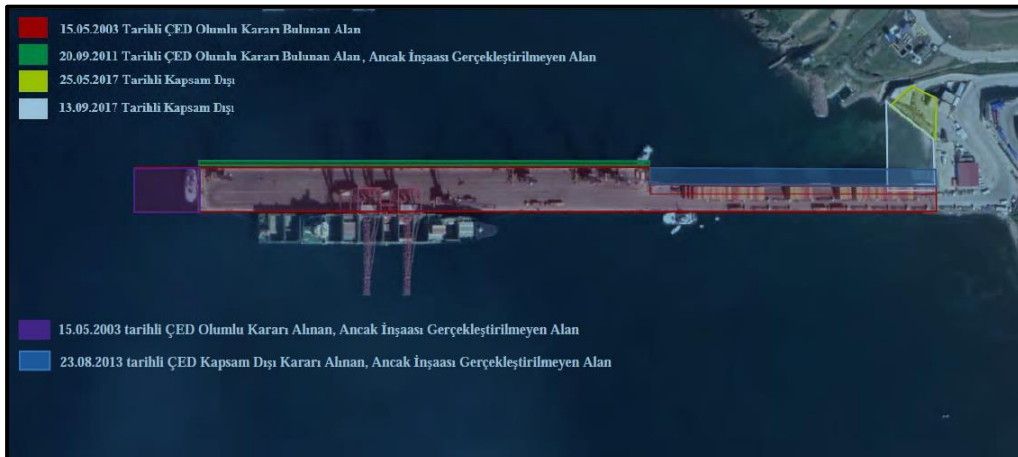
### 4.1. ÇED Raporu

Mevcut liman sahası için ilk olarak “İskele, Geri Hizmet Alanı ve Tank Depolama Sahası” adındaki projesi için 15.05.2003 tarih ve 825 sayı ile “Çevresel Etki Değerlendirmesi Olumlu Kararı” alınmıştır.

Bölgedeki deniz ticareti kapasitesindeki artış ve gemi kapasitelerinin büyümesi nedeniyle Nemport Limanı İskele Genişletme Projesi yapılması planlanmış, ÇED Yönetmeliğinin 14. maddesi kapsamında ÇED İzin ve Denetim Genel Müdürlüğü'nün 20.09.2011 tarih ve 2807 sayılı yazısı ile “Nemport Limanı İskele Genişletme Projesi” için “Çevresel Etki Değerlendirmesi Olumlu Kararı” alınmıştır.

23.08.2013 tarihinde Nemport İskelesi'nin, kara bağlantı dolgusundan itibaren ilk 260 m uzunluğunda ve 25 m genişliğinde olan bölümü, emniyetli ve güvenli bir şekilde araç geçişlerini sağlamak amacıyla 40 m'ye çıkarılması ile ilgili kapsam dışı yazısı alınmıştır. Ancak inşaat işlemleri gerçekleştirilmemiş olup, draft uygun olmadığı için bu kısma gemi yanaştırılmamaktadır.

1.077 m<sup>2</sup>'lik dolgu alanı için İzmir Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü'ne başvurularak 25.05.2017 tarih ve E.19761 sayılı yazı ile ÇED Yönetmeliği kapsam dışı yazısı alınmıştır.



Şekil 20. ÇED Raporlarına ait sınırlar.

Plan sınırları dahilinde liman tevsii kapsamında hazırlanan ÇED raporu için Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Çevresel Etki Değerlendirmesi, izin ve Denetim Genel Müdürlüğü'nün 06.01.2020 tarih ve 81195450-220.01-E.3039 sayılı yazıları ile ÇED Yönetmeliğinin 14. maddesi gereğince “Çevresel Etki Değerlendirmesi Olumlu” kararı verildiği bildirilmiştir. Liman tevsii projesinin olası etkileri ve alınacak tedbirler konusundaki ÇED Raporunun içeriğinin detayları, plan açıklama raporunun “ Liman Tevsii Projesinin Etkileri ve Tedbirler” başlıklı 5.bölümünde yer almaktadır.

#### **4.2. Hidrografik ve Oşinografik Etüt Raporu**

“Nemport Liman Tevsii Projesi Hidrografik ve Oşinografik Etüt Raporu” Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığının 26.09.2019 tarih ve 98520495-114.02-230 sayılı yazıları ile uygun bulunmuştur. Söz konusu yazıda,

- Bölgenin sismik aktivitesi ve tektonik yapısı dikkate alınarak tasarım parametrelerinin oluşturulması ve bu doğrultuda projelendirme ve uygulama safhalarına geçilmesinin yapı güvenliği ve ömrü açısından gerekli olduğu
- Proje sahası içinde tespit edilen muhtemel batık ile doğalgaz çevrim santraline ait beş adet boru hattının projelendirmede dikkate alınarak inşa ve uygulama safhalarına geçilmesinin faydalı olacağı belirtilmektedir.

Onaylanan raporda, yapılacak yapıların projelendirme ve yapım aşamalarında şişme, sıvılaşma, taşıma gücü gibi değerleri ortaya koyan temel-zemin etütlerinin yapılması, bu etütlere göre inşaat yönteminin, uygun temel tipinin ve gerekirse zemin iyileştirme yönteminin seçilmesinin uygun olacağı, denizdeki akıntı rejiminin proje şartlarını zorlaştıran bir etkisinin bulunmadığı belirtilmektedir.

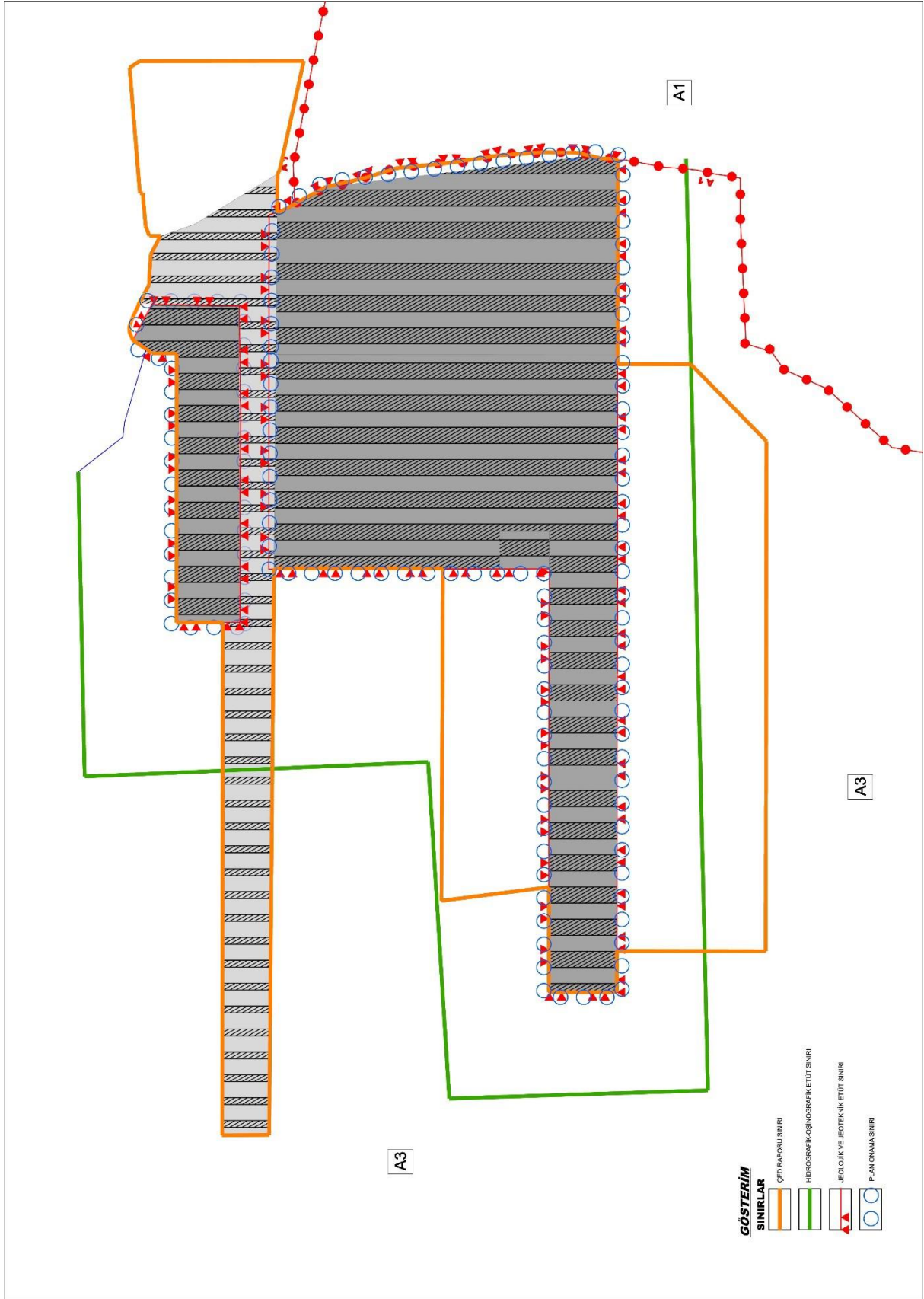
#### **4.3. Modelleme Raporu**

İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi tarafından Eylül 2019 tarihinde hazırlanan “Nemport Liman İşletmeleri ve Özel Antrepo Nakliye Tic. A.Ş. Gemi Manevraları Risk Değerlendirme Raporu” nda; inşası planlanan limana yanaştırılması planlanan gemilerin yanaşma ve kalkış maveraları sonrasında oluşabilecek zorlukların incelendiği, simülatör uygulama testlerinin risk değerlendirme modeline uyarlandıktan sonra risk sonuç grafiklerinin hesaplanıp, sonuçlarının değerlendirildiği, değerlendirme sonuçlarına göre, manevraların risk sonuçlarının kabul edilebilir limitler dahilinde olduğu belirtilmiştir.

#### **4.4. Fizibilite Raporu**

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü'nün 03.10.2019 tarih ve 96922996-754-E.70228 sayılı yazıları ile; 06.07.2011 tarih ve 27986 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ'in 5. maddesinin 2. fıkrası uyarınca projeye yönelik Fizibilite Raporu hazırlanmasına gerek olmadığı, bildirilmiştir.





Şekil 21. Planlama Alanına İlişkin Yapılan Etütlerin Sınırları

#### 4.5. Jeolojik ve Jeoteknik Etüt Raporu

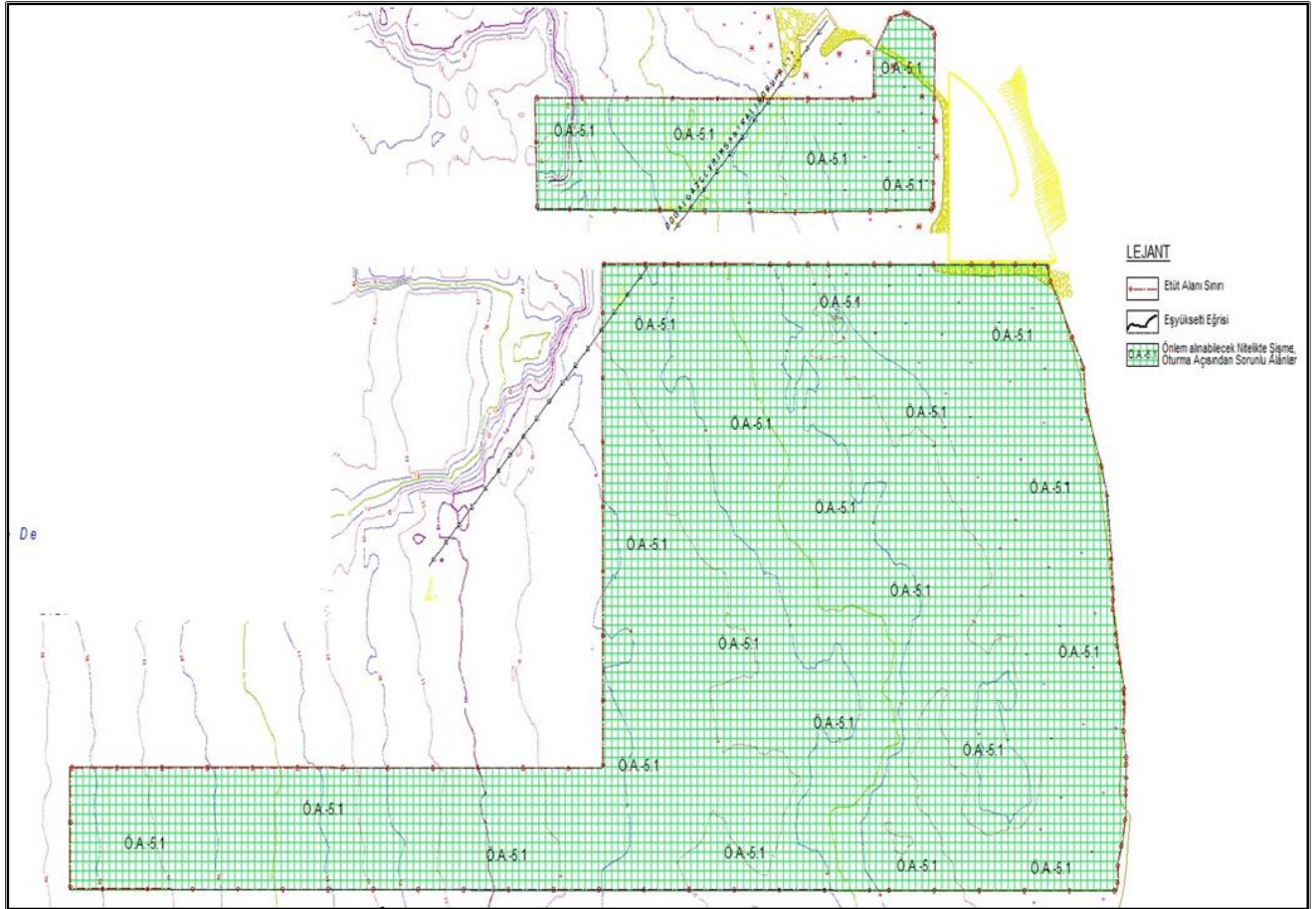
Planlama alanına yönelik hazırlanan “İzmir İli, Aliğa İlçesi, Aliğa Mahallesi, 1/5000 ölçekli K17-B-24-C pafta ve 1/1000 ölçekli K17-B-24-C-2-D ve K17-B-24-C-1C Halihazır Paftalarında Sınırları Belirtilen yaklaşık 12.4 ha. Yüzölçümündeki Liman Tevsii Projesi Alanının 1/5000 Nazım ve 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planına Esas Jeolojik – Jeoteknik Etüd Raporu” İzmir Çevre ve Şehircilik Müdürlüğü tarafından 15.11.2019 tarihinde onaylanmıştır. Hazırlanan söz konusu Jeolojik-Jeoteknik Etüt Raporunda planlama alanı Yerleşime Uygunluk değerlendirmesi yönünden Önemli Alanlar olarak (ÖA-5.1), tespit edilmiştir (Şekil-22).

Söz konusu raporun sonuç ve öneriler kısmında inceleme alanında;

- Deniz tabanının genelde % 0 -50 arasında değişen bir morfolojide, kotunun 0 ila -18,50 metre arasında olduğu,
- 7269 sayılı Afet yasasına göre herhangi bir yasaklama kararı bulunmadığı,
- Zeminin üst seviyelerinde balçık alt seviyelerinde ise Bazaltik andezit gereçlerden oluşan çökellerin bulunduğu,
- Deniz yüzeylerinde yapılacak yapılarda kazık ucu temellerinin sıkı Bazaltik andezitik birimine oturtulmasının ve ayrışma zonunun geçilerek sağlam kaya birime oturtularak oturma riskinin ortadan kaldırılmasının önerildiği,
- Yapılaşmaya gidildiğinde deniz yapılarında derinliğe bağlı olarak ayrıntılı olarak taşıma gücü ve zemin emniyet gerilme değerlerinin hesaplanmasının, deniz yüzeyinde yapılacak olan yapıların temellerinin yüksek taşıma gücüne sahip sağlam Bazaltik Andezit birimine oturtulmasının önerildiği,
- Deprem yönetmeliği zemin sınıflaması yapıldığı, Ayrılmış Andezit Bazalt; zemin sınıflamasına göre zemin ZD sınıfı zeminler olarak değerlendirildiği. Alüvyon zemin; zemin sınıflamasına göre ZE sınıfı zeminler olarak değerlendirildiği,
- İçme ve kullanma suyu ihtiyacı bakımından kimyasal ve bakteriyolojik analizlerin mutlaka yapılması ve verilecek su raporuna göre hareket edilmesi gerektiği.
- 1. derece deprem bölgesinde yer aldığı etkin yer ivmesi değerinin  $A_0:0,4$  g'dır olduğu, bu nedenle yapılacak her türlü alt yapı ve üst yapı çalışmalarında "18.03.2018 tarih ve 30364 sayılı resmi gazetede yayınlanan 01.01.2019 tarihinde yürürlüğe giren Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği" hükümlerine mutlaka uyulması gerektiği,

- Deniz suyu ile etkileşim içinde oluşu, kumlu ve alterasyon zonundaki oturma ve taşıma gücü değerlerinin ani değişmesi nedeniyle tamamının “Oturma ve Taşıma Gücü Düşük Alan-**Önemli Alan 5.1 (ÖA-5.1)**” olarak tespit edildiği, bu alanlarda;
  - ✓ Oturma, taşıma gücü problemlerine yönelik ayrıntılı çalışma yapılarak, zemin iyileştirme yöntemleri belirlenerek mühendislik sorunlarının ortadan kaldırılması gerektiği,
  - ✓ Heterojen yapıya sahip Alüvyon birimlerin farklı oturmaların engellenmesi için gerekli önlem projelerinin belirlenmesi gerektiği,
  - ✓ Yol, altyapı ve komşu güvenliği sağlanmadan kazı yapılmaması gerektiği,
  - ✓ Temel tipi, temel derinliği ve yapı yüklerinin taşıtılacağı seviyelerin mühendislik parametreleri zemin etüt çalışmalarında belirlenmesi gerektiği,
- Sıvılaşma riskine karşı belirtilen önlemlerin alınması, parsel bazındaki etütlerde ayrıntılı olarak irdelenmesi, yamaç ve kazı şevlerin iksa (istinat, kazık, ankraj v.b) tedbirler ile desteklenmesi, sağlam kaya birimler ile temsil edilen yüksek eğimli alanlarda lokal olarak gelişecek kaya düşmesi risklerine karşı ıslah çalışmalarının yapılması, yüzey suyu drenaj önlemlerinin alınması, yapı temellerinin homojen birime oturtulması, kazı şevlerinin istinat yapıları ile desteklenmesi gerektiği,
- Planlama aşamasında ilgili kurumlardan görüş alınıp bu görüşler doğrultusunda planlama yapılması gerektiği,
- Yapılacak yapılar altında oluşabilecek farklı oturmaların belirlenmesi ve riskli durumlarda gerekli önlemlerin alınması, ayrıca, proje sahasında yapılacak zemin etütlerinde, temel hafriyatlarında oluşacak şevler ile ilgili gerekli stabilite analizlerinin yapılarak riskli durumlarda gerekli önlemlerin alınması gerektiği,
- Yapılacak deniz yapılarında kazık ucu temellerinin derinliğe bağlı olarak değişmesi nedeniyle oturma miktarlarının temel derinliğine bağlı olarak ayrıntılı olarak verilmesi, farklı derinliklerde farklı değerler alan yatak katsayı değerinin temel derinliğine bağlı olarak ayrıntılı olarak değerlendirilmesi gerektiği,
- Yapılacak deniz yapı temellerinin, deniz tabanında morfolojik değişimler göz önünde bulundurularak projelendirilmesi gerektiği,
- Deniz tarafında yapılacak kıyı yapılarına ait projelerin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının vermiş olduğu izinler doğrultusunda yapılması, belirtilmiştir.





Şekil 22. Jeolojik-jeoteknik Etüt Sınırları ve Önlemleri Alanlar (ÖA)

## 5. LİMAN TEVSİİ PROJESİNİN ETKİLERİ ve ALINACAK TEDBİRLER

Liman Tevsii projesinin olası etkileri ve alınacak tedbirler 25.11.2014 Resmî Gazete Sayısı: 29186 de yayınlanan Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği kapsamında hazırlanan ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca 06.01.2020 tarih ve 5758 sayılı “Çevresel Etki Değerlendirmesi Olumlu” kararı verilen “Nemport Liman Tevsii Projesi ÇED Raporu” doğrultusunda değerlendirilmiştir. Ayrıca proje alanının çevresinde bulunan arkeolojik alanlara etkisi konusu ise 17.9.2019 tarihli “Arkeolojik ve Kültürel Miras Etki Değerlendirme Raporu”nda ele alınmıştır.

### *Dip Taraması ve Dolgu*

Proje alanında yaklaşık 105.000 m<sup>2</sup> alanda yaklaşık 1.050.000 m<sup>3</sup> dolgu yapılacaktır.

78.400 m<sup>2</sup> alanda dip taraması yapılacak olup dip taraması sonucunda elde edilecek yaklaşık 732.000 m<sup>3</sup> malzemedan uygun özellik taşıyanların yine dolguda kullanılması planlanmaktadır. Kullanılmayacak malzeme Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'nın uygun bulunduğu döküm

alanlarına gönderilecektir. Hafriyat Toprağı, İnşaat ve Yıkıntı Atıkları Yönetimi Yönetmeliği kapsamında gerekli tedbirler ve izinler alınarak faaliyetlerin sürdürüleceği taahhüt altına alınmıştır.

#### *Sıvı Atıklar*

ÇED raporuna göre inşaat işlemlerinde beton yapımında ve betonların sulanmasında kullanılan suyun tamamının atık su olarak dönmeden kullanıldığı düşünülmüştür. Proje kapsamında oluşacak evsel nitelikli atıksular tesiste yer alan arıtma tesisinde arıtılarak standartlara uygun şekilde denize deşarj edilerek bertarafı sağlanacaktır.

Proje kapsamında, inşaat ve işletme aşamasında denize herhangi bir sıvı ve katı atık madde atılmasına izin verilmeyeceği belirtilmiştir.

#### *Tozlanma*

Proje kapsamında oluşacak toz emisyonunun Hava Kirlenmesine Katkı Değerleri ve bu değerler ile teşkil edilen Toplam Kirlenme Değerlerinin tespitine yönelik, modelleme çalışması yapılmıştır. Modelleme çalışmaları sonucu proje alanına en yakın evlerde PM ve çöken toz parametrelerinin yıllık ve günlük konsantrasyonları Sanayi Kaynaklı Hava Kirliliğinin Kontrolü Yönetmeliğinde verilen Uzun Vadeli Sınır Değer (UVS) ve Kısa Vadeli Sınır Değer (KVS) cinsinden verilen tüm sınır değerlerin altındadır.

#### *Deniz Trafiği*

Proje kapsamında, Nemport Limanı mevcut durumu ve inşaat sonrası yol açacağı risklerin gemi seyrine ve manevra şartlarına ilişkin ortaya çıkacak zorluklarının incelenerek belirlenmesi amacıyla 28 senaryoya göre Gemi Manevraları Risk Değerlendirme Raporu hazırlanmıştır. Değerlendirme sonuçlarına göre risk seviyeleri, manevraların gerçekleştirildiği koşullar göz önünde bulundurulduğunda ilave risk azaltıcı önlem gerektirmeksizin kabul edilebilir limitler dahilinde olduğu tespit edilmiştir

#### *Etrafından Bulunan ve Faaliyetine Devam Etmekte Olan Diğer Yatırımlar ve Diğer Kıyı Kullanımları*

ÇED raporu ve Gemi Manevraları Risk Değerlendirme Raporu sonuçlarına göre liman faaliyetleri sırasında sıvı atık, katı atık, emisyon ve gürültüden meydana gelebilecek etkiler çevresel açıdan menfi etkiler doğurmayacak niteliktedir.

#### *Flora ve Fauna*

“Nemport Liman İşletmeleri & Özel Antrepo Nakliye Tic. A.Ş. Liman Tevsii Projesi Ekolojik Değerlendirme Raporu” na göre çalışma bölgesine özgü endemik, koruma altına alınması gereken veya nesli tehlike altında olan bir canlı türüne rastlanılmamıştır. Bu raporda proje alanında yapılacak dip taraması sonucunda dipteki sediman kompozisyonunun değişerek su kütlesine karışması, dip

kısımlarda yaşayan bitki ve hayvanlar ile yaşam alanlarının zarar görmesi, bulanıklığın artması, katı maddelerin çökmesi sonrasında dip fauna ve florasının örtülmesi ve bozulmasına gibi etkilerin oluşmasının muhtemel olduğu, diğer taraftan da tarama sonucu sedimanda birikmiş olan kirleticilerin sucül ortamlardan uzaklaşması gibi olumlu etkilerinin de olabileceği belirtilmiştir.

Yapılan inceleme sonuçlarına göre tarama yapılacak bölgenin dip yapısının kum ve çamur olduğu dikkate alındığında, etkinin meydana geleceği bölgedeki bentik canlıların alanı yeniden ve yoğun bir şekilde kullanmaya 1 yıl içinde başlayacağı, Nemrut Körfezi gibi kapalı alanlarda taramadan kaynaklı oksijen azalmasının da deniz yaşamı üzerinde etkisinin çok az olacağı, yapılacak dolgu, dip taraması ve iskele inşaat çalışmaları ile işletme döneminde küçük bir alanda, biyolojik yaşam açısından inşaat aşamasında olumsuz bir etkiye neden olacağı ancak söz konusu bu alanın kısa bir süre sonra çeşitliliği yüksek bir ekolojik habitat olarak deniz canlıları için bir çok amaçla kullanılacakları bir ortam haline geleceği bu raporda yer almıştır.

#### *Nüfus ve İstihdam*

Proje kapsamında personel ihtiyacı, inşaat ve işletme aşamasında malzeme alımı, hizmetler vb. bölgeden temin edileceğinden bölgenin sosyo – ekonomik yapısında direkt ve dolaylı olarak olumlu yönde etkisi olacaktır. Nemport Limanı'nda halihazırda alt işverenler dahil 413 personel çalışmakta olup, projenin gerçekleşmesinden sonra alt işverenler dahil 397 kişinin daha eklenmesiyle birlikte 810 kişi istihdam ediliyor olacaktır. Proje kapsamındaki inşaat aşamasında ise 100 personel görevlendirilmesi planlanmaktadır. Proje kapsamında göç hareketi beklenmemektedir.

#### *Arkeolojik Sit*

Planlama alanı 3.derece arkeolojik sit sınırları içerisindedir. Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulunun Arkeolojik Sitlerin Korunması ve Kullanılmasına ilişkin 658 sayılı İlke Kararına göre 3.derece arkeolojik sitler, koruma - kullanma kararları doğrultusunda yeni düzenlemelere izin verilebilecek arkeolojik alanlardır. Liman tevsii projesinin inşaat ve işletme faaliyetlerinin Kyme Antik Kenti 3.derece arkeolojik sit alanı ile proje sahasının yakınındaki 1.derece arkeolojik sit üzerindeki olası etkileri 17.9.2019 tarihli “Arkeolojik ve Kültürel Miras Etki Değerlendirme Raporu”nda değerlendirilmiştir. 1. ve 3.derece arkeolojik sit alanları üzerinde yaratabileceği etkiler değerlendirildiğinde, projenin sit alanları içinde herhangi bir tahribat oluşturmadığı saptanmıştır. Olası etkilerin antik kent üzerindeki negatif yanlarının minimize edilmesi için denizde ve kıyıda yapılacak inşai faaliyetler sırasında rastlanabilecek buluntular olabileceği dikkate alınarak, projenin bir “kültürel miras yönetim planı” ve bu plan altında “Rastlantısal Buluntu Prosedürü” hazırlanarak faaliyetlerin tüm inşaat ve işletme sürecinde bu plana göre yürütülmesi önerilmiştir. Bu doğrultuda “Nemport Liman



Tevsii Projesi Kültürel Miras Yönetim Planı” ve “Rastlantısal Buluntu Prosedürü” hazırlanmıştır. Yönetim planı kapsamında hedefler, eylemler, önlemler, taraflar, tarafların sorumlulukları tanımlanmıştır. Yönetim planında, sit alanlarında proje kaynaklı herhangi bir olumsuz etki oluşmaması için tüm fiziki uygulamalarının koruma kurulu kararları doğrultusunda yürütülmesi, uygulamaların müze uzmanları denetiminde gerçekleştirilmesi hususlarına vurgu yapılmıştır.

Nemport Liman İşletmelerinin, limana yanaşan gemilerden olası sızıntılara müdahale için “Acil Durum Eylem Planı” bulunmaktadır. Hazırlanan etki değerlendirme raporunda, bu “Acil Durum Eylem Planı”nın Kyme Antik Kenti ve kıyı şeridini de kapsayacak şekilde güncellenmesi önerilmiştir. Bu doğrultuda güncelleme yapılacaktır.

Koruma bölge kurulunca alana ilişkin alınan kararlar doğrultusunda, III.derece arkeolojik sit alanında inşaat izni verilmeden önce müze müdürlüğü uzmanlarınca yapılacak sondaj çalışmalarına ilişkin raporların koruma kurulunca değerlendirilip alınacak kararlar doğrultusunda uygulamaya geçilebileceğine, uygulama projelerinin koruma kurulunun uygun görüşüne sunulacağına ilişkin gerekli hükümler planda yer almıştır.

## **6. PLANLAMA ALANINA İLİŞKİN KORUMA BÖLGE KURULU KARARLARI**

İlave plan çalışması 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu, Kültür Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu ve Koruma Bölge Kurulları Yönetmeliği, Korunması Gerekli Kültür Varlıkları ile Sitlerin Tespit ve Tescili Hakkında Yönetmelik, Koruma Amaçlı İmar Planları ve Çevre Düzenleme Projelerinin Hazırlanması, Gösterimi, Uygulaması, Denetimi, Müelliflerine İlişkin Usul ve Esaslara Ait Yönetmelik, ilgili diğer yönetmelikler ve Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulunun 5.11.1999 tarihli ve 658 sayılı Arkeolojik Sitlerin Koruma ve Kullanma Koşulları hakkındaki İlke Kararına uygun olarak hazırlanmıştır.

İzmir II Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu, planlama alanına ilişkin almış olduğu kararlarla, 2863 sayılı Kanuna, ilke kararlarına ve belirlediği şartlara uygun olmak koşuluyla liman tevsii yapılması konusunda olumlu görüş vermiştir.

Koruma Bölge Kurulunun 28.03.2019 tarih ve 11050 sayılı kararıyla deniz alanında kalan III. derece arkeolojik sit alanı içinde iskele ve dolgu projesine yönelik Koruma Amaçlı İmar planlarının değerlendirilmek üzere Kurula iletilmesine karar verilmiştir. Koruma Bölge Kurulu belirtilen alanda liman tevsii projesinin yapılmasında 2863 sayılı Kanun kapsamında sakınca olmadığına ilişkin görüşünü 26.06.2019 tarih ve 11459 sayılı kararda belirterek “...liman tevsii projesi yapılmasında....658 sayılı ilke kararı ve 2863 sayılı kanun kapsamında sakınca olmadığına,...

kurulumuzun 28.03.2019 tarihli ve 11050 sayılı kararı gereği 1. Derece arkeolojik sit sınırları dışında olacak şekilde hazırlanacak ...planın Kurulumuza iletilmesine...” karar vermiştir.

Liman tevsii projesine ilişkin ÇED sürecine ilişkin İzmir II Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu 26.6.2019 tarihli ve 11459 sayılı kararı ile “.....Kyme Anti Kenti 3.derece arkeolojik sit alanında Nemport Liman İşletmeleri ve Özel Antrepo Nakliye Tic. AŞ. tarafından yapılması planlanan Liman Tevsii Projesinin yapılmasında Arkeolojik Sitlerin koruma ve kullanma koşullarını belirleyen 658 sayılı İlke Kararı ve 2863 sayılı Kanun kapsamında sakınca olmadığına, ancak kurulumuzun 28.3.2019 tarih ve 11050 sayılı kararı gereği, 1.derece arkeolojik sit sınırı dışında olacak şekilde hazırlanacak 1/5000 ölçekli Koruma amaçlı nazım imar planı ve 1/1000 ölçekli koruma amaçlı uygulama imar planının değerlendirilmek üzere kurulumuza iletilerek uygun görüş alınmadan ve söz konusu plan yürürlüğe girmeden alanda herhangi bir inşai ve fiziki müdahalede bulunulmamasına karar verildi” şeklinde görüşünü içeren karar vermiştir.

Kurulun almış olduğu 10.06.2020 tarih ve 12779 sayılı kararlar;

“- Plan hükümlerinin 1. maddesinde belirtilen mevzuat kapsamına "2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ve ilgili yönetmeliği ile İlke Kararları ” ifadesinin eklenmesi;

- Plan hükümlerinin 5. maddesine “Kıyı kenar çizgisinin deniz tarafında mevcut bulunan ve/veya yapılması planlanan kıyı yapılarına ait uygulama projelerine ilişkin Koruma Bölge Kurulunun uygun görüşü alınır ” ifadesinin eklenmesi;

- Planın kesinleşmesini müteakiben bu plan doğrultusunda uygulamaya geçilmesi halinde; kararımız eki “İzmir (Aliağa), Aliağa Mahallesi, III. Derece Arkeolojik Sit Alanı Koruma Amaçlı İlave Nazım ve Uygulama İmar Planı” hükümlerinin 5. maddesi gereğince yine plan hükümlerinin “Özel Hükümler” başlıklı bölümünün 3. maddesine uygun olarak hazırlanacak uygulama projelerinin;

-Plan onama sınırlarının 1. Derece Arkeolojik Sit sınırları ile temas ettiği kesimlerde 1. Derece Arkeolojik Sit Alanına yönelik hiçbir fiziki müdahale içermemesi koşuluyla;

-Uygulamanın Kyme Antik Kenti 1. Derece Arkeolojik Sit Alanına yönelik olası tüm olumsuz etkilerinin engellenmesi amacıyla; kıyı çizgisinin deniz tarafında, mer’i mevzuat hükümlerinin izin vermesi durumunda en az 50 m. çekme mesafesi esas alınarak; vaziyet planı, plan, kesit, görünüş, silüet, uygulama detayları, uygulamanın zemine ve kıyı çizgisine etkisini açıklayan teknik rapor ve dokümanları da içerecek şekilde tüm çizim ve detaylar ile birlikte değerlendirilmek üzere Kurulumuza iletilmesi gerektiğine karar verildi”

şeklinde uygun görüş verilmiştir. Bu kararın ardından alana ilişkin hazırlanan ilk planlar Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığınca 07.07.2020 tarihinde onaylanmıştır. Onay sürecinde, plan kararlarını değiştirmeyecek şekilde, plan notlarına çevre değerlerinin ve denizdeki doğal yaşamın korunması, uygulama projeleri için koruma kurulunun uygun görüşünün alınması, emsal değer belirlenmesi, gemilerin yanaşma koşulları konularında eklemeler yapılması nedeniyle İzmir II Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu planı son hali ile yeniden değerlendirmiştir. Bu değerlendirme sonucu almış olduğu 06.08.2020 tarih ve 13155 sayılı kararlar;

“- 10.06.2020 tarih ve 12779 sayılı kararımız eki plan paftalarında bulunmamasına karşın Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğünün 07.07.2020 tarihli ve E.140808 sayılı yazısı eki plan paftalarında belirtilen E:0,40 yapı yoğunluğunun tamamının kazanılmış hak olarak değerlendirilemeyeceğine;

- Ancak E:0,40 yapı yoğunluğunu aşmayan uygulama taleplerinin, plan hükümlerinin “Genel Hükümler-5/a maddesi uyarınca Kurulumuzca değerlendirilmesi kapsamında: plana konu Liman alanının Kyme Antik Kenti 1. (birinci) derece Arkeolojik sit alanının hemen önündeki deniz sahasında konumlanması ve bu alanlar arasında görsel etkileşim ve silüet etkisi bulunması nedeniyle; planla belirlenen “Liman” alanında yapılmak istenen her yapının öncelikle 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve alt mevzuatı kapsamında yapılması zorunlu olan yapılardan olduğunun ve ayrıca yürürlükte bulunan mer’i mevzuat kapsamında belirlenmiş yasal gereklilikler yanı sıra teknik ve mimari gerekliliklerden doğan minimum kütle-gabari-form-işlev zorunluluklarının yasal, bilimsel ve rasyonel gerekçelerinin belgelenmesi koşuluyla; Kurulumuzca plan hükümlerinin “Genel Hükümler-5/a” maddesi ve 10.06.2020 tarih ve 12779 sayılı kararımızda belirtilen özel hükümler çerçevesinde münferiden değerlendirilerek uygun bulunacak projeler doğrultusunda uygulamaya gidilebileceğine;

- Bu kapsamda E:0,40 yapı yoğunluğu sınırlaması içerisinde talep edilmiş olsa dahi; Kurulumuzca plan hükümlerinin “Genel Hükümler-5/a” maddesi uyarınca ve 10.06.2020 tarih ve 12779 sayılı kararımızda belirtilen özel hükümler ile yukarıda açıklanan çerçevede değerlendirilerek uygun bulunmayan uygulamaların gerçekleştirilemeyeceğine;

- 10.06.2020 tarih ve 12779 sayılı kararımızda belirtilen tüm özel hükümlerin plan bütününde geçerli olduğuna;

- İlgili diğer mevzuat hükümlerine uygunluğunun ilgili idarelerce değerlendirilmesi ve denetlenmesi koşuluyla; 10.06.2020 tarih ve 12779 sayılı kararımız eki plan ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğünün 07.07.2020 tarihli ve E140808 sayılı yazısı eki plan arasında mevcut diğer farklılıklarda 2863 sayılı yasa açısından sakınca olmadığına” karar verilerek 07.07.2020 tarihinde onaylanan plan hakkında uygun görüş verilmiştir.

İzmir 2 Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulunun, ilave planı uygun bulduğu 10.06.2020 tarih ve 12279 sayılı kararında “Uygulamanın Kyme Antik Kenti 1. Derece Arkeolojik Sit Alanına yönelik olası tüm olumsuz etkilerinin engellenmesi amacıyla; kıyı çizgisinin deniz tarafında, mer’i mevzuat hükümlerinin izin vermesi durumunda en az 50 m. çekme mesafesi esas alınarak; vaziyet planı, plan, kesit, görünüş, silüet, uygulama detayları, uygulamanın zemine ve kıyı çizgisine etkisini açıklayan teknik rapor ve dokümanları da içerecek şekilde tüm çizim ve detaylar ile birlikte değerlendirilmek üzere Kurulumuza iletilmesi” denildiğinden kıyı çizgisinden 50 metre çekme mesafesi bırakılmasının mümkün olup olmadığı konusunda değerlendirme yapılmıştır. Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü 09.12.2020 tarih ve E-58891979-754-68258 sayılı yazısında “..Kurul Kararında belirtildiği üzere 1. derece arkeolojik sit sınırından 50 m çekme mesafesi dışında liman dolgu alanının oluşturulması halinde söz konusu sınırla liman dolgusu arasındaki deniz koridoru nedeniyle limanın karadan kopuk bir şekilde planlanması gerekecek olup, böyle bir liman planlamasının da uygulanabilir ve işletilebilir olmayacağı” değerlendirmesi yapılmıştır.



Koruma kurulu kararları ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı görüşleri doğrultusunda, vaziyet planı, görünüş, silüet, uygulama detayları ve gerekli tüm detayları içeren açıklama raporu ile birlikte hazırlanan uygulama projeleri ve gerekli dokümanlar İzmir II Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulunun uygun görüşüne sunulmuş ve 10.12.2020 tarih ve 13737 sayılı karar ile uygun bulunarak, uygulamaların müze müdürlüğü denetimde yürütülmesine karar verilmiştir. Projeler ilgili kurumlarca da onaylandıktan sonra da uygulamalar başlatılmıştır.

## **7. İLAVE PLANIN AMACI, GEREKÇELERİ VE İÇERİĞİ**

### **7.1. Liman Kapasite Artışı Yapılmasının Amaç ve Gerekçeleri**

Bu planın ana amacı, bölgedeki kültürel ve doğal değerleri koruyarak, artan ivmede devam eden deniz ticaretindeki elleçleme hacminin karşılanmasına yönelik mevcut liman sahasının genişletilmesi, bu sayede yeni uğrak yapacak konteyner hatları ile ihracatçıların taşıma maliyetlerinin düşürülerek transit konteynerlerin de limana çekilebilmesine olanak sağlanması, bölge ve ülke ekonomisi için çok büyük bir girdi yaratılması amacıyla gerekli olan mekânsal düzenlemelerin yapılmasıdır.

Ülkelerin ithalat ve ihracatlarının artması uluslararası taşımacılığı daha da önemli hale getirmiştir. Daha ekonomik olması deniz taşımacılığına olan talebi artırmıştır. Büyük bir rekabetin yaşandığı uluslararası deniz ticaretinde ülkemiz yerini daha da güçlendirmek adına yatırımlar yapmaktadır. Devletin yanı sıra özel sektör de kendi limanlarını yapmakta, gerçekleştirilen deniz ticareti ile ülkemiz önemli bir kazanç sağlanmaktadır.

Deniz ticareti yapan gemi boyları ve kapasitelerinde son yıllarda ciddi artış olmuştur. Gelen yük miktarı aynı olan limanlarda bile gelen gemilerin boyları geçmiş yıllara göre ciddi bir artış göstermektedir. İzmir Limanı'nın yeni nesil gemilere hizmet verebilecek rıhtımlarının bulunmaması, antrepo binası ve geri saha depolama alanlarının yetersizliği, liman ekipmanlarının yaşlı ve verimsiz olması ve körfez su derinliğinin yeterli olmaması ve giderek daha da sığlaşması nedenleri ile bu artışı karşılamakta yetersiz kalmıştır. Bu da uluslararası deniz ticaretindeki rekabette Türkiye'nin yerini koruyabilmesi için yeni limanların ve buna paralel olarak saha ve ekipman yatırımlarını zorunlu kılmıştır.

Üretici şirketlerin bazıları kendi iskelelerini kurarak iskele hizmetlerini karşılama yoluna gitmişlerdir. Ayrıca son zamanlarda faaliyete geçen yeni tesislerle, tamamlanan tevsiatlar liman hizmetlerine olan talebi arttırmıştır. Konteyner hatlarının gelişmesi ve dinamiklerinin değişmesi karşısında, liman olarak saha, ekipman ve rıhtım anlamında yatırım yaparak büyüme zorunluluğu doğmaktadır. Aksi halde uluslararası deniz ticaretindeki rekabet gücünün giderek kaybolması, ihracat ve ithalat hacminin azalması, gayrisafi yurtiçi hasıla hacminin düşmesi gibi riskler ortaya çıkabilecektir.

## 7.2. İlave Liman İçin Yer Seçiminin Gerekçeleri

Nemrut Körfezi, draftı 10 ile 40 metre arasında olan büyük gemilerin bile yükleme-boşaltma yapabileceği, Ege Denizi kıyılarında nadir bulunan deniz derinliğine sahiptir. İzmir Alsancak Limanına sadece belli büyüklüğe kadar gemilerin yanaşabildiği ve geri sahasının yetersiz olduğu göz önüne alınır, bölgede büyük dökme tonajlı gemilerinin yanaşabileceği, Akdeniz ülkeleri ve özellikle de Yunanistan Limanları ile rekabet edebilecek bir Limana ihtiyaç duyulduğu görülmektedir. Böyle bir limanın da deniz derinliği, konumu, geri saha imkânları, ulaşılabilirliği, bölgenin ihtiyaçları ve potansiyelleri doğrultusunda Nemrut Körfezinde kurulabileceği Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'na 1990 yılların başında değerlendirilmiştir.

Yanaşacak gemilerin draftları (su çekim yüksekliği) dikkate alındığında Ege Kıyılarında Nemrut Körfezi'ne alternatif alan kısıtı bulunmaktadır. Bununla birlikte çok sayıda özel şirket gibi, Nemport Limanı yatırımı için Nemrut Körfezinin seçilmesinin temel nedeni üst ölçek plan kararlarıdır. 1/100.000 Ölçekli İzmir- Manisa Planlama Bölgesi Çevre Düzeni Planında Kuzey Ege Çandarlı Limanı gösterilmiş, İzmir Limanı'nın ticari liman işlevini sürdüreceği kabul edilmiş ancak bunların yanı sıra, Nemrut Körfezi de liman kullanımı için planın önerileri arasında yer almıştır. Nemrut Körfezinde yer alan Nemrut Limanı da plan kararı haline getirilmiştir. Manisa bölgesi de dahil olmak üzere İzmir merkez çevresindeki organize sanayi bölgelerinin daha düzenli hale getirilerek hammadde ve ürün transferlerinin bu bölgelerde daha da güçlendirilmesi planlanmıştır. Planda İzmir-İzmir aksında, Nemrut Körfezi yakınındaki Türkelli ve Helvacı'nın endüstriyel gelişimi de özendirilmiştir.

1/25.000 ölçekli İzmir Büyükşehir Bütünü Çevre Düzeni Planında da yine Aliağa – Nemrut Körfezindeki limanlara yönelik gelişimlere yer verilerek limanın üretim yapan iç bölgeler ile ulaşımının güçlendirilmesi açısından Aliağa'ya ulaşan mevcut demiryolu hattı ile Nemrut Limanı arasında sanayi alanları içerisinden geçen bir demiryolu hattı önerilmiştir. Yine bu planla Afyon-Manisa-İzmir hattı ile irtibatlı olduğundan sanayi ürünlerinin bu yolla bir kısmının Aliağa limanına ulaşımı öngörülmüştür.

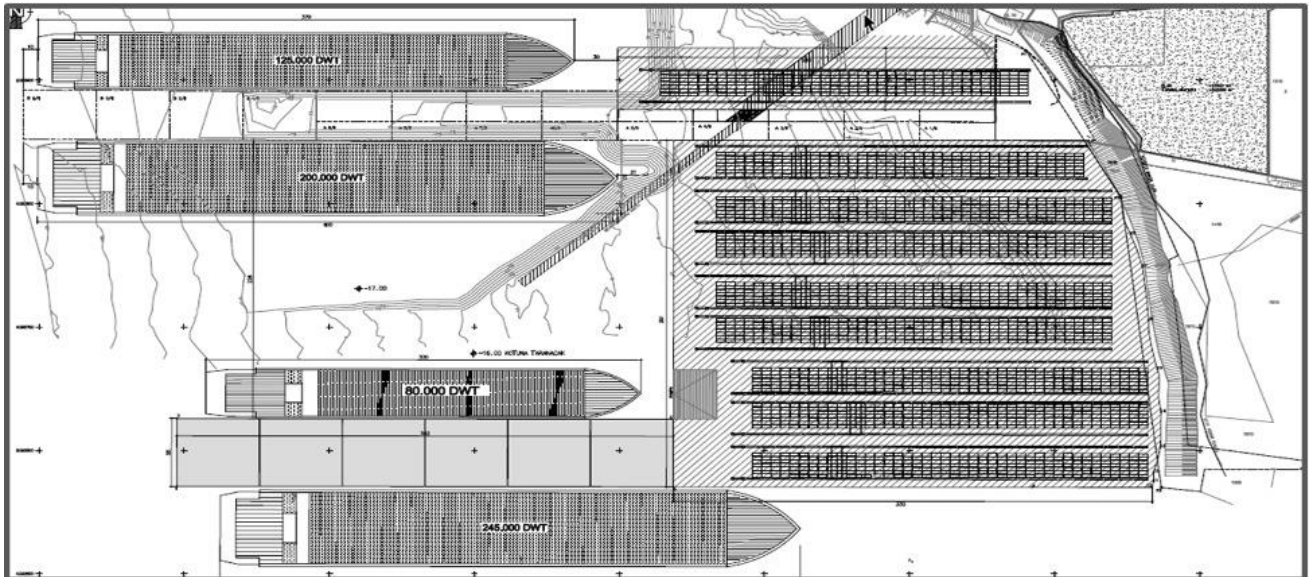
Aliağa bölgesinin hinterlandında bulunan Manisa Organize Sanayi Bölgesi'ne yapılması planlanan farklı sektörlerin yatırım projelerinin limanların iş hacmini artırma potansiyeli bölge ölçeğindeki önemli bir karardır. Bölge ile liman arasında direkt demiryolu altyapısının bulunması da ayrıca bir avantajdır. Sadece Aliağa Bölgesindeki sanayi tesislerinin değil Türkiye'nin batısında üretim yapan tüm sektörlerin ihtiyaç duydukları hammadde ve ürettikleri ürünlerin hızlı ve ekonomik olarak nakli için Nemrut Körfezindeki limanların güçlendirilmesi gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

Proje alanının kuzey kıyısında Milangaz, Star Depolama, Petrol Ofisi, Socar firmalarına ait alanlar ve kıyı yapıları, güney kıyısında ise Ege Gübre'ye ait liman sahası ve 1.derece arkeolojik sit alanı bulunması, liman tevsi için yer seçimindeki en büyük sınırlandırıcı faktörler olmuştur. Körfezin diğer kıyıları tamamen farklı şirketlerin kullanımındadır. Bunlarla birlikte mevcut olan Nemport Limanı, geri sahası ve iskele de dikkate alınarak incelendiğinde liman tevsi projesi için en uygun alanın burası olduğu saptanmıştır. Yer seçiminin uygunluğu ÇED raporu kapsamında yapılan araştırmalar, analizler ve değerlendirmeler sonucunda da ortaya konulmuş ve uygunluk belgesi ile onaylanmıştır.

Bu nedenlerle Nemrut Körfezinde faaliyet gösteren limanlara giderek daha da artan taleplerin karşılanabilmesi ve dünya deniz ticaretindeki rekabet ortamında Türkiye'nin konumunu koruyarak daha iyi konuma gelebilmesi için Nemport Limanı'nın kapasitesinin artırılmasına yönelik bu büyüklükte liman tevsiinin yapılabilmesi için mekânsal kararları içeren plan yapımı gereği doğmuştur.

### 7.3. Liman Tevsii Büyüklüğünün Gereçekleri

Liman yapıları özel teknoloji ve teknikler gerektirdiğinden yapılacak olan tesislere ilişkin projelerin gelecekteki ihtiyaçlar da hesaplanarak hazırlanması gereklidir. Bu hesaplamalarda temel alınan önemli veriler gemi boyutları ve yük miktarıdır. Yeni nesil yük gemilerinin büyüklükleri ve kapasiteleri dikkate alındığında tevsi projesi kapsamındaki rıhtım ve iskele boyutlarının ölçülerinin gemilerin bu ölçülerini karşılaması zorunluluğu bulunmaktadır. İskele ve rıhtım uzunlukları, bugüne kadar yaşanmamış olan 366 metre uzunluğundaki New Panamax ile 400 metre uzunluğundaki ULCV sınıfı gemilerin de yanaşabileceği şekilde planlanmıştır.



Şekil 23. Liman Vaziyet Planı ve Gemi Kapasiteleri



Sınıf	Gemi Boyutları	2018 Yılı (Adet)	Proje Sonrası (Adet/Yıllık)
Fully Cellular	0-215 m	202	200
Panamax	215 - 275 m	272	200
Post Panamax	275 - 300 m	48	250
New Panamax	366 m	0	50
ULCV	400 m +	0	50
Ro-Ro Gemisi	240 m	0	100

	Mevcut Kapasite	Yatırım Sonrası
<b>Genel Kargo Yük</b>	500.000 TEU/Yıl	100.000 TEU/Yıl
<b>Dökme Yük</b>	450.000 TEU/Yıl	2.500.000 Ton/Yıl
<b>Konteyner</b>	750.000 TEU/Yıl	1.450.000 TEU/Yıl
<b>Araç (Ro-Ro)</b>	---	750.000 Araç/Yıl

Şekil 24. Mevcut ve yatırım sonrası Liman kapasiteleri.

Projenin gerçekleşmesi ile birlikte aynı anda 1 adet 245.000 DWT (24.000 TEU), 1 adet 200.000 DWT (20.000-22.000 TEU), 1 adet 125.000 DWT (6.000-10.000 TEU) ve 1 adet 80.000 DWT (6.000-8.000 TEU) olmak üzere 4 gemi aynı anda yanaştırılıp operasyonu yapılabilecektir.

Limanlarda rıhtım kapasitesi ayrı, saha kapasitesi ayrıdır. Gemi büyüklüğü ve kapasitelerindeki artış ile birlikte rıhtım kapasiteleri artarken, bunlara paralel olarak saha kapasitesinin de artması gereklidir. Gemi kapasitesi/rıhtım kapasitesi/saha kapasitesi uyumu sağlanmadığı takdirde limanlarda istenen verimliliğin sağlanması mümkün değildir. Planlama alanında gemilerin ve rıhtımların kapasiteleri ile elleçleme yapılırken konteynerlerin geçici olarak depolanma düzeni dikkate alınarak yapılan teknik hesaplamalara göre dolgu ile oluşturulacak sahanın büyüklüğü belirlenmiştir. (Şekil-23)

#### 7.4. Liman Projesi Kapsamında Yapılacak Uygulamalar

Uygulama projeleri kapsamında kapasitelerle beraber, tüm teknik, çevresel, iklimsel, mekânsal ayrıntılar da dikkate alınarak alan ihtiyacı ve müdahaleler belirlenmiştir.

Yapılacak liman tesisi kapsamında bir ilave iskele, mevcut ile ilave iskele arasında dolgu ve mevcut iskelenin kuzey bitişiğinde dolgu sahası yapılması planlanmıştır. Limanlarda yükleme ve boşaltma için sadece iskeleler ve rıhtımlar değil, elleçleme yapabilmesi için geçici depolama alanlarının da bulunması zorunludur. Bu nedenle yeni yapılacak iskele ile mevcut iskele arası doldurularak, rıhtım sayısı ile birlikte artacak yük kapasitesi karşısında vinçlerin yükleme ve boşaltma yapacağı, iskele ile entegre olmuş, yükleme-boşaltma alanı oluşturulmuştur.

Onaylanan uygulama projesine göre karadan denize doğru olan yaklaşık 10,5 ha. dolgu, kamyon (dump) döküsüyle yapılarak rıhtım ve iskeleler için denizden çakım dubalarıyla kazık çakımı yapılacaktır. Rıhtım gergilerinin bağlanacağı yapı dolgu üzerinden fore kazıkla yapılacaktır.

Güney dolgu alanının güneybatı köşesinden deniz yönüne doğru yapılacak yaklaşık 1,9 ha iskele ve rıhtım ayakları çelik boru kazıklardan oluşturulacak olup, statik hesapta ortaya çıkacak çelik kazıklar uygun refu değerlerine kadar çakılacaktır. Çakılan kazıklar üzerine betonarme başlık kirişleri imal edilecek ve onların üzerine daha önce üretilen prekast kirişlerin montajı yapılacaktır. Bu kirişlerin üzerine radye döşeme ve üzerine kaplama betonu dökülecektir.



Şekil 25. Liman Tevsii Projesinin Uygulanması Sonrası Olası Yerleşim

İşletme aşamasında muhtelif sayıda konteyner taşıyıcılar, saha ve sahil vinçleri kullanılacaktır. Mevcut durumda 2 adet olan STS (Ship to Shore) – Sahil Vinci, işletme aşamasında 6 adet daha ilave edilerek 8 e ulaşacaktır(Şekil-26). Rıhtım ekipmanı olarak yükleme tahliye operasyonlarında ve konteyner operasyonlarının yanı sıra genel kargo elleçlemesi için kullanılan\_MHC (Mobile Harbour Crane) – Sahil Vincinin 5 olan sayısında değişiklik olmayacaktır (Şekil- 27).



Şekil 26. STS (Ship to Shore)



Şekil 27. MHC (Mobile Harbour Crane)

Saha ekipmanı olarak araç üzerinden istife, istif üzerinden araca ve istif içerisinde konteyner aktarımı için kullanılan RTG (Rubber Tyred Gantry Crane) – Saha Vincinin mevcutta 5 olan sayısı işletme aşamasında 26 olacaktır (Şekil- 28).

Ayrıca sahada mobil olarak Reach Stacker CRS - ECH (Container Reachstacker – Empty Container Handler) – Saha Vinci ve Terminal Traktör – Aktarma Araçları da kullanılmaya devam edecektir.(Şekil-29)



Şekil 28. RTG (Rubber Tyred Gantry Crane)



Şekil 29. Reach Stacker CRS - ECH

### 7.5. İlave Planlama Hukuki Dayanağı ve Kamu Yararı

3621 sayılı Kıyı Kanununun “Kıyının Korunması, Yapı Yasağı, Kıyı ve Denizde Yapılacak Yapılar” başlıklı 6 ncı maddesinin 5 nci fıkrasının (a) bendine göre, kıyıda imar planı kararı ile iskele, liman, barınak, yanaşma yeri, rıhtım, dalgakıran, köprü, menfez, istinat duvarı, fener, çekek yeri, kayıkhanesi, tuzla, dalyan, tasfiye ve pompaj istasyonları gibi, kıyının kamu yararına kullanımı ve kıyıyı korumak amacıyla yönelik alt yapı ve tesisler, Sahil Güvenlik Komutanlığının faaliyetlerinin özelliği gereği kıyıdan başka yerde yapılması mümkün olmayan Sahil Güvenlik Komutanlığı bağlısı gemi/bot karakolları ve destek birimi binaları yapılabilmektedir.

Kıyı Kanununun “Doldurma ve Kurutma Yoluyla Arazi Kazanma ve Bu Araziler Üzerinde Yapılabilecek Yapılar” başlıklı 7 nci maddesinde ise “...Kamu yararının gerektirdiği hallerde, uygulama imar planı kararı ile deniz, göl ve akarsularda ekolojik özellikler dikkate alınarak doldurma ve kurutma suretiyle arazi elde edilebilir. Bu gibi yerlerde doldurma veya kurutmayı yapacak ilgili idarenin Valiliğe iletilen teklifi, valilik görüşü ile birlikte Çevre ve Şehircilik Bakanlığına gönderilir. Bakanlık, konusuna göre ilgili kuruluşların görüşünü de almak suretiyle teklifi inceler. Uygun bulunması halinde ilgili idare tarafından uygulama imar planı hazırlanır. .... Doldurma ve kurutma işlemleri yürürlükteki mevzuat hükümlerine göre yapılır. Bu araziler Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır, özel mülkiyet konusu olamaz.” hükmü yer almaktadır.



Kanunun buradaki yaklaşımı ile liman amaçlı ya da dolgu amaçlı imar planlarının hazırlanması yoluyla idare ile denizdeki ya da kıyısındaki kamuya ait olan taşınmaz arasındaki ilişkinin hukuki zemini oluşturulmakta, devlet adına kamu hizmetlerinde kullanılmak üzere kaynak yaratılabilmektedir. Bu plan sınırları dahilindeki taşınmazın, imar uygulamasına tabi tutulan özel mülkiyette olan bir taşınmaz değil, kamunun yararına kullanılmak üzere kaynak sağlayabilecek şekilde düzenlemeye tabi tutulan bir kamu malı olması, projenin hukuken ve teknik olarak kamu yararına olduğunu göstermektedir.

Kıyı Kanununun Genel Esaslar başlıklı 5 nci maddesinde “*Kıyılar devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Kıyılar herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açıktır. Kıyılardan ve sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir*” hükmüne yer verilerek yapılacak faaliyetlerde kamu yararının bulunması esas alınmıştır. Kıyı alanlarında kamu yararının oluşabilmesi için, kamu yararının devamlı ve sürdürülebilir faaliyetlerle sağlanması, toplumsal gelişimin sağlanmasına katkısı olması, kanunlara uygun olması, alternatif kullanımlardan kişilerin faydalarına aykırı olmayanın seçilmesi gerekmektedir. Bu doğrultuda, plan doğrultusunda doldurma yapılarak elde edilecek alanda yapılması planlanan faaliyetin sürdürülür ve düzenli şekilde ülkenin, bölgenin ve bireylerin ekonomik refahlarının yükselmesine, büyüme performanslarını artmasına, bölgede istihdam yaratılmasına, doğal ve kültürel kaynak değerlerin korunması ve değerlendirilmesine katkı sağlaması hedeflenmiştir. Uluslararası ticaret alanında yoğun şekilde faaliyet yürüten yatırımcı şirketin, faaliyetlerini yalnız bugünün koşullarına göre değil, sürdürülebilir şekilde yürütebilmek için gelecekteki koşulları de dikkate alarak planlaması, iş planına uygun olarak da mekânsal düzenlemeleri yapması zorunluluktur.

İzmir Kalkınma Ajansı'nın 18.3.2021 tarihli yazısında planlama alanındaki faaliyetin kamu yararı boyutuna değinilerek bölgedeki sektörler açısından önemi açıklanmıştır. Yazıya göre; rekabetin ülkeler ve bölgeler düzeyinden ziyade şehirler düzeyinde gerçekleştiği ve karakterize edildiği günümüzde, şehirlere bu rekabet ortamında üstünlük sağlayan önemli unsurlardan birisi, "liman kenti" olabilmek ve limanlara sahip olabilmektir. Dünyanın ekonomik araştırmalar ve nicel analizler konusundaki lider kuruluşlarından biri olan Oxford Economics tarafından 2019 yılında yayınlanan "Küresel Şehirler Analizi" raporunda, 900 kent incelenmiş ve 2020-2035 yılları arasında bahse konu kentlere yönelik büyüme tahminleri ortaya konulmuştur. Bu tahminler içerisinde, dünyada en fazla büyüme performansı göstermesi beklenen ilk 10 kentin 8'inin önemli liman kentleri olduğu görülmektedir. İzmir, yirmi iki limanın bulunduğu Ege Bölgesi'nde, sahip olduğu on dört liman ile deniz taşımacılığı ve limanlar bakımından üstünlüklere sahiptir. Bu üstünlüklerin, özellikle deniz taşımacılığı ve limanlarının geliştirilmesi yoluyla kentin sürdürülebilir büyümesine katkıda bulunacak bir perspektifte kullanılmasının, tüm sektörler üzerinde bir kaldıraç etkisi yaratacağı değerlendirilmektedir. (İZKA 18.3.2021/838)

Kamu yararına faaliyet gösteren liman yapılarının kıyılardan başka yerde yapılması mümkün değildir. Bu alanda tüm tasarruf hakkı Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığında (Milli Emlak Genel Müdürlünde) olup kiralama yolu ile yatırımcılara kullandırılarak da kamu harcamalarına kaynak sağlayacak şekilde gelir elde edilmesi de dikkat edilmesi gereken kamu yararının bir boyutudur. Ayrıca Milli Emlak Daire Başkanlığı ile yatırımcının imzaladığı kullanma izin sözleşmesine göre yıllık kullanma bedelinin yanı sıra limanın yıllık hasılatının %1 i hasılat payı olarak devlete ödenerek kamunun yatırıma dolaylı ortaklığı da sağlanmıştır

Diğer taraftan yapılacak limana ilişkin inşaat ve işletme aşamasında malzeme alımı, hizmetler vb. bölgeden temin edileceğinden bölgenin sosyo – ekonomik yapısında canlılık olacağı, NEMPORT'ta halihazırda alt işverenler dahil 413 personel çalışmakta iken, bu sayının projenin gerçekleşmesinden sonra alt işverenler dahil 810 kişiye ulaşacağı ÇED raporunda açıklanmıştır.

ÇED raporu ile birlikte, kültürel miras etki değerlendirmesi raporu, tevsii projesinin alanda herhangi bir tahribata neden olmayacağını ortaya koymuş, olası etkileri engellemek üzere de alınması gereken tedbirleri belirlemiştir. ÇED raporu, kültürel miras etki değerlendirme raporu ve Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu kararları doğrultusunda kültürel ve doğal değerlerin korunmasına yönelik gerekli tüm tedbirler alınmıştır.

Kıyıda dolgu içerecek şekilde tesis edilecek Nempport Limanı tevsiiinin; Kıyı Kanununa göre kıyının deniz tarafında yapılabilecek yapılardan olduğu, çevresinde bulunan çok sayıda liman, depolama, fabrika tesisi ile bölgenin halihazırda bir sanayi bölgesi olduğu izlenimi verdiği, 3.derece arkeolojik sit olmasına rağmen alanda insitu halinde herhangi bir arkeolojik buluntu olmadığı, yakınındaki 1.derece arkeolojik sit alanına taşabilecek herhangi bir müdahaleye izin verilmediği, koruma bölge kurulunca 2863 sayılı Kanun gözetilerek uygun görüş verildiği, tüm uygulamaların müze denetiminde yürütüleceği, ÇED raporu, kültürel miras yönetim planı ve rastlantısal buluntu prosedürü ile yakınında olabilecek arkeolojik değerlerin korunmasına ilişkin tedbirlerin alınacağına taahhüt edildiği, uygulamaya yönelik tüm projeler için koruma kurulunun uygun görüşünün alınması zorunluluğunun bulunduğu göz önünde bulundurularak, bu alanda ülke ekonomisine önemli katkı sağlayacak, yöre halkına istihdam olanakları yaratacak liman yatırımının yapılmasında kamu yararı bulunduğu görülmektedir.

## 8. PLAN KARARLARI

Bu ilave imar planı (ilave koruma amaçlı imar planı) ile

- Mevcut iskelenin kara tarafından 260 metre olan kısmı kuzey tarafa doğru 25 metreden 75 metreye dolgu yapılarak yaklaşık 13.760 m<sup>2</sup> genişletilmesi, (Şekil-30, -A- alanı)

- Mevcut iskelenin kara tarafından güney tarafa doğru yaklaşık 87.956 m<sup>2</sup> dolgu yapılması, (Şekil-30, -B- alanı)
- Planlanan dolgu alanının güney ucuna 55 metre genişliğinde 342 metre uzunluğunda, 18.841 m<sup>2</sup>'lik bir iskele yapılması, (Şekil-30, -C- alanı)
- Ayrıca iskele ile dolgu alanının birleştiği noktada 30 m x 40 m ebatlarında bir Ro-Ro rampası yapılması, (Şekil-30, -D- alanı)
- Mevcut olan liman sahasının yaklaşık 12,05 ha genişletilmesi planlanmıştır.

Planlama alanında her türlü uygulamanın 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanuna, ilgili yönetmeliklere, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulunun Arkeolojik Sitlerin Korunmasına ilişkin 658 sayılı ilke kararına ve koruma bölge kurulu kararlarına uygun olarak müze denetiminde yürütülmesi, 1.derece arkeolojik sit alanı alanına hiçbir fiziki müdahalede bulunulmayacağı konuları ile birlikte alanın sürdürülebilir şekilde korunarak kullanılmasına yönelik tüm konularda detaylı plan kararları da üretilerek plana işlenmiştir.

Ayrıca plan sınırları dahilinde, limanın tamamlayıcısı niteliğinde ve yapılması zorunlu olan alt ve üst yapılar ve tesisler için yükseklik ve emsal değerler belirlenmiş, yapılacak uygulamalar hakkında çekme mesafeleri ile ilgili açıklamalar getirilmiştir. Buna göre;

- Liman alanında yapılmak istenen her yapının (yönetim ve destek birimi, bakım-onarım birimleri ile sosyal ve teknik altyapı tesisleri) limanın tamamlayıcısı niteliğinde ve yapılması zorunlu olduğuna dair yasal gerekliliklerin yanı sıra teknik ve mimari gerekliliklerden doğan minimum kütle-gabari-form-işlev zorunluluklarının yasal, bilimsel ve rasyonel gerekçeleri belgelenerek, uygulama projelerinin (vaziyet planı, plan, kesit, görünüş, silüet, uygulama detayları ve teknik raporları ile birlikte) Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kuruluna sunularak uygun görüşü alınması zorunluluk haline getirilmiştir.
- Kyme Antik Kenti 1.derece arkeolojik sit alanlarının uygulamalardan etkilenmemesi için plan kararlarıyla gerekli tüm tedbirler alınarak, liman alanı içinde Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu kararları doğrultusunda yapılacak inşai ve fiziki müdahaleler ile uygulamalarda plan sınırları dışına taşılmaması ve 1. derece arkeolojik sit alanına müdahale edilmemesi, plan onama sınırının 1. derece arkeolojik sit sınırlarına temas ettiği kesimlerdeki uygulamaların, 1. derece arkeolojik sit alanına yönelik hiçbir fiziki müdahale içermemesi koşulları getirilmiştir.
- Liman alanında kıyı çizgisinin deniz tarafında meri mevzuat hükümlerinin izin vermesi durumunda en az 50 metre çekme mesafesi esas alınması, bu konuda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın mevzuat kapsamındaki teknik değerlendirmelerine uyulacağı plan hükümlerinde yer almıştır.

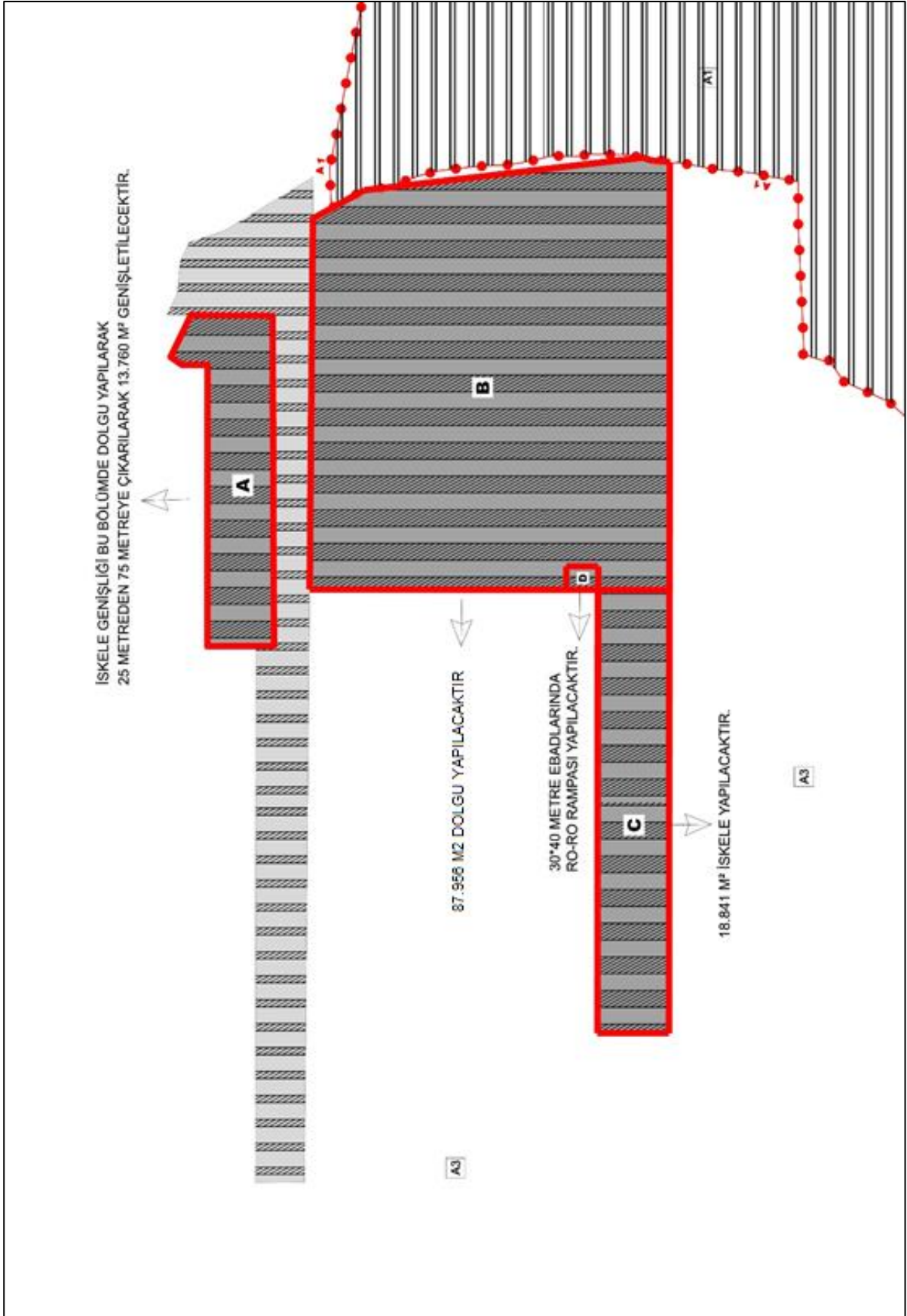


- Kıyı kenar çizgisinin deniz tarafında mevcut bulunan ve/veya yapılması planlanan kıyı yapıları ile limanın tamamlayıcısı niteliğinde ve yapılması zorunlu olan alt ve üst yapı ve tesislere ait uygulama projelerinin, (gerekli etüt, hesap ve tüm detayları ile birlikte) Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğüne onaylatılması, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğünce onaylı uygulama projesi bulunmayan kıyı-deniz yapıları ile limanın tamamlayıcısı niteliğindeki yapılması zorunlu olan alt ve üst yapı ve tesislerin inşaatına kesinlikle başlanılmaması ve mevcut kısımların gerekmesi halinde Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğünce onaylı uygulama projesine uygun duruma getirilmesi koşulu plan hükümlerine eklenmiştir.
- Plan sınırları dahilinde yönetim ve destek birimleri için Yençok: 9.50 metre, limanın tamamlayıcısı niteliğinde ve yapılması zorunlu olan bakım-onarım birimleri ile sosyal ve teknik altyapı tesisleri için Yençok:15.50 metre sınırlaması getirilmiştir. Plan sınırları dahilinde yer alacak sahil vinci (STS), saha vinci (RTG) gibi elleçleme için kullanılan teknik ekipmanlar ile silo yapılarının yükseklikleri teknolojik gerekliliklere göre belirlendiğinden bunlarla ilgili “Yençok: Teknoloji Gereği” olacaktır.
- Liman sahasında 810 kişinin istihdamı planlanmıştır. Bu sayı geçici çalışanlar ile birlikte 1000 kişiyi bulacaktır. Çalışanlar için giyinme, dinlenme, wc, duş, yemekhane gibi birimlere ihtiyaç bulunmaktadır. Limanın idaresi ve gümrük işlemleri için de yönetim yapıları bulunması gereklidir. Teknolojik ve mekanik donanım ve ekipmanların yoğun olduğu liman sahasında atölye, hangar gibi bakım onarım birimlerinin yapılması da zorunlu olabilecektir. Ayrıca, elektrik, su, sağlık ünitesi, trafo, ikmal ünitesi, atık kabul tesisi gibi sosyal ve teknik altyapı tesislerinin yapılması zorunluluğu bulunmaktadır. Plan sınırları içinde yapılacak bu yönetim ve destek birimleri ile limanın tamamlayıcısı niteliğinde ve yapılması zorunlu olan bakım-onarım birimleri ve sosyal ve teknik altyapı tesisleri için yapı yoğunluğu E:0.40 olarak belirlenmiştir. Ancak bu yükseklik ve yoğunluk değerleri maksimum değerler olup koruma bölge kurulunun yapacağı değerlendirmelere göre yapı özelinde daha da düşük olabilecektir. Yapılma zorunluluğu olduğu yasal, bilimsel ve teknik belgeler ile ortaya konulduktan sonra bu yapılar için Kyme Antik Kenti’ne olası etkileri dikkate alınarak siluet, yapı yüksekliği, gabari, kütle analizlerinin yapılmasına ve yüksekliklerin ve yoğunlukların bu analizlere göre koruma bölge kurulunca belirlenmesine yönelik süreç tanımlanmıştır. Bu doğrultuda, E:0.40 emsal sınırı içerisinde olsa dahi, yapılması talep edilen her yapının inşaat alanının, oturumunun, yüksekliğinin ve gabarisinin kültür varlıklarını koruma bölge kurulunca münferiden değerlendirilerek belirleneceği, yapılacak değerlendirme için, İzmir 2 Numaralı Koruma Bölge Kurulunun 6.8.2020 tarih ve 13155 sayılı kararında belirtilen yasal, bilimsel ve rasyonel gerekçelere ilişkin belgelenmeler ile birlikte hazırlanacak plan, kesit, görünüş, siluet, uygulama detayları ve teknik raporları içeren uygulama projelerinin Kültür Varlıklarını

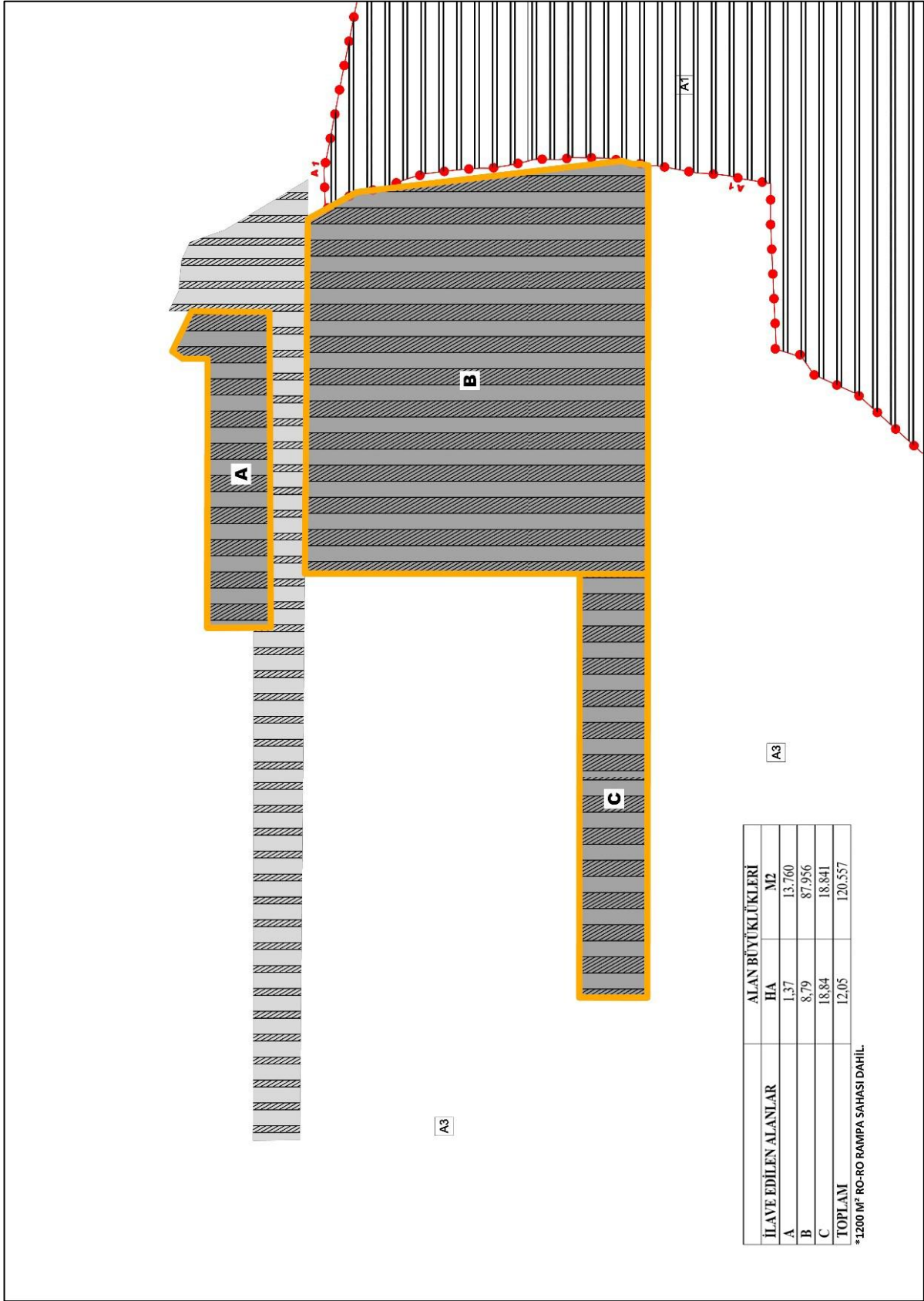
Koruma Bölge Kuruluna sunulacak karar doğrultusunda hareket edileceği yönünde plan kararı plan hükümlerine eklenmiştir.

- III. derece arkeolojik sit alanı sınırları içinde yapılacak çalışmalar sırasında 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanununa, ilgili yönetmeliklerine, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulunun 5.11.1999 tarih ve 658 sayılı ilke kararına, planlama alanına ilişkin İzmir 2 Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulunun 10.06.2020 tarih ve 12779 sayılı ve ilgili diğer kararlarına uyulmasının zorunlu olduğu, buna göre III. derece arkeolojik sit alanı olan liman ve dolgu alanındaki tüm inşai ve fiziki uygulamalara ilişkin projelerin koruma kuruluna sunulacağı, koruma kurulunca uygun görülen projeler doğrultusunda uygulamaların müze müdürlüğü denetiminde yapılacağı, uygulama sırasında 2863 sayılı Kanun kapsamında korunması gerekli herhangi bir kültür varlığına rastlanması halinde uygulama derhal durdurularak Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulunun alacağı karar doğrultusunda hareket edileceği koşulu getirilmiştir.

Yapılan tüm etütler ile birlikte ÇED raporunun içeriği doğrultusunda, uygulamalar sırasında alanın doğal ve kültürel değerlerinin korunmasına yönelik alınacak tüm tedbirlere ilişkin koşullar detaylı ve açık olarak plan hükümlerinde yer almıştır.



Şekil 30.İlave İmar Planı Kararları



Şekil 31. İlave İmar Planı Kapsamı



**EKLER\*:**

1. Jeolojik- Jeoteknik Etüt Raporu
2. ÇED Raporu ve ÇED Olumlu Belgesi
3. Hidrografi, Oşinografi Raporları
4. Modelleme Raporu
5. Fizibilite Raporuna gerek olmadığı görüş yazısı
6. Arkeoloji, mimari ve sosyoloji etütleri uzman raporları
7. Nemport Limanı Tevsii Alanı Kültürel Miras Etki Değerlendirme Raporu
8. Nemport Limanı Tevsii Alanı Arkeolojik Alan Yönetim Planı
9. Nemport Limanı Tevsii Alanı Arkeolojik Alan Rastlantısal Buluntu Prosedürü

(\* ) CD içeriğinde kayıtlı

