

# İZMİR İLİ, ALIĞA İLÇESİ, NEMRUT KÖRFEZİ LİMAN AMAÇLI NAZIM İMAR PLANI

## (III. DERECE ARKEOLOJİK SİT ALANI KORUMA AMAÇLI NAZIM İMAR PLANI)

### AÇIKLAMA RAPORU



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

2022

## **İÇİNDEKİLER**

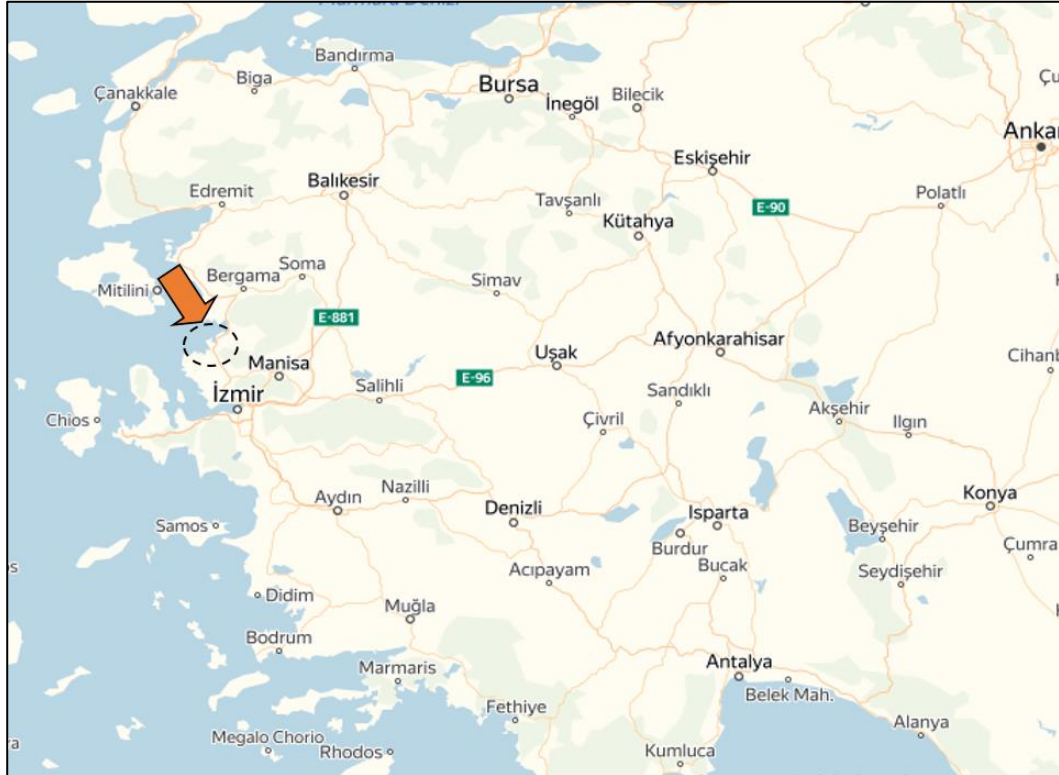
<b>1. PLANLAMA ALANININ TANIMI</b> .....	2
1.1. Planlama Alanının Konumu .....	2
<b>2. PLANLAMA ALANINA İLİŞKİN VERİLER</b> .....	5
2.1. Coğrafi, İklim, Deniz Tabanı İlişkin Veriler .....	5
2.1.1. Coğrafi Veriler .....	5
2.1.2. İklim Yapısı .....	6
2.1.3. Hidrografik ve Oşinografik veriler .....	6
2.2. 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 .....	12
2.7. Korunması Gerekli Kültür Varlıkları ve Arkeolojik Sit Alanları .....	13
2.7.1. Kyme Antik Kenti .....	14
2.7.2. Arkeolojik Alanda Yapılan İncelemeler .....	15
2.8. Mülkiyet .....	15
<b>3. MEVCUT PLAN DURUMU</b> .....	16
3.1. Planlama Alanının Mekansal Oluşumu .....	16
3.2. Üst Ölçekli Plan Çalışmaları .....	16
3.3. Alana Ait Alt Ölçekli Planlar .....	18
3.4. Planlama Alanının Çevresindeki Plan Çalışmaları .....	18
3.5. Halihazır Haritalar .....	20
<b>4. PLANLAMA ALANINA AİT ETÜTLER</b> .....	20
4.1. ÇED Raporu .....	20
4.2. Hidrografik ve Oşinografik Etüt Raporu .....	20
4.3. Modelleme Raporu .....	20
4.4. Fizibilite Raporu .....	21
4.5. Jeolojik ve Jeoteknik Etüt Raporu .....	21
<b>5. PLANLAMA ALANINA İLİŞKİN KORUMA BÖLGE KURULU GÖRÜŞÜ</b> .....	22
<b>6. PLANIN AMACI, GEREKÇELERİ VE İÇERİĞİ</b> .....	22
6.1. Limanı Kapasite Artışı Yapılmasının Amaç ve Gerekçeleri .....	22
6.2. Yer Seçiminin Gerekçeleri .....	23
6.3. Liman Tevsii Büyüklüğünün Gerekçeleri .....	24
6.4. Liman Tevsii Projesi Kapsamında Yapılacak Uygulamalar .....	26
6.5. Planlama Hukuki Dayanağı ve Kamu Yararı .....	27
<b>7. PLAN KARARLARI</b> .....	30

## 1. PLANLAMA ALANININ TANIMI

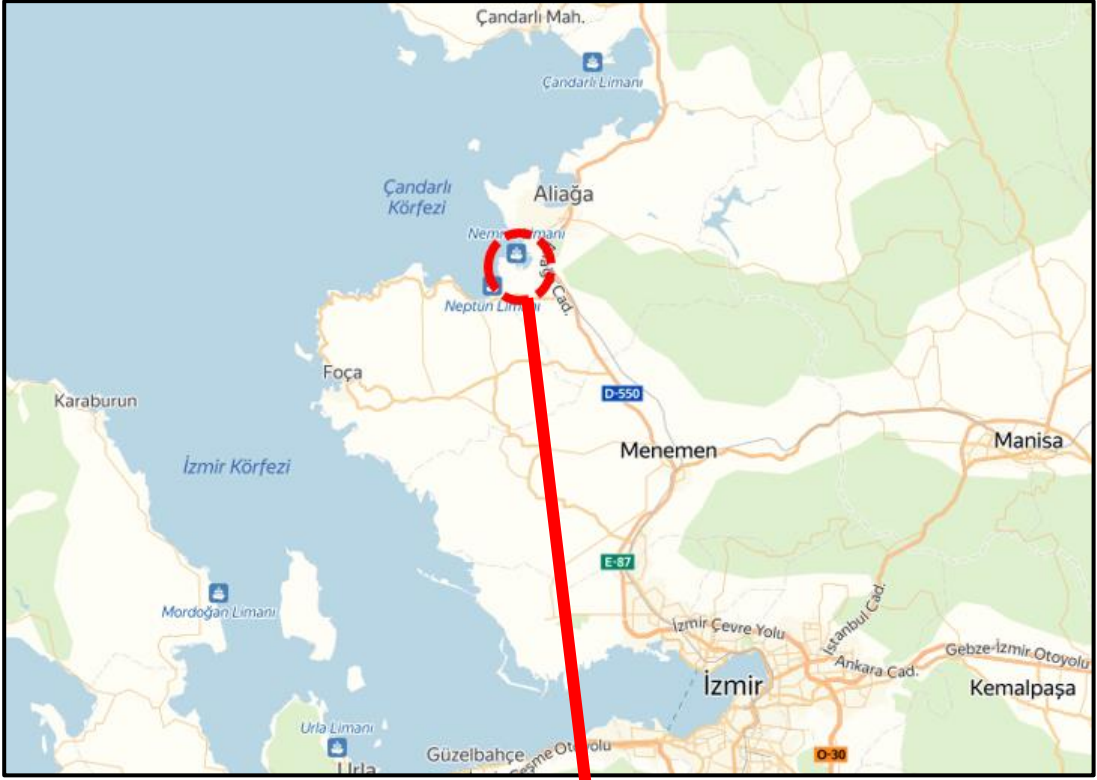
### 1.1. Planlama Alanının Konumu

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 dahil 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 İlişkin Veriler

#### 2.1.1. Coğrafi Veriler

Plan alanının bulunduğu Aliağa 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 Aliağa'da da görülür. Bölgedeki en büyük yüzeysel su kaynağı planlama alanına 10 km uzaklıktaki Güzelhisar (Kocasu) akarsuyudur. Proje alanına

yaklaşık 10 km mesafededir 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 ayrılmış CH grubu kil-tüf geçiş zonu mevcuttur. Ardından orta derece ayrılmış tüf birimleri bulunmaktadır. Kıyıda 12-13 metreye kadar deniz tabanında deniz çayıruları yayılım göstermektedir. İri-ince taneli malzeme geçişini ortaya koyan sediman geçiş zonu izlenmemektedir. Bunlar dışında planlama sahası 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 2020 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.(TUIK 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.

Aliağa'nın bir sanayi merkezi olması, İzmir, Manisa veya Aliağa köylerinde ikamet eden ancak Aliağa'da çalışan iş gücü tipini yaratmıştır. Dış göç sonucu, Türkiye'nin her yerinden insanlar Aliağa'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 Müdürlüğünce 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**

Aliğa ilçesinde sanayileşme hareketi ile birlikte tarımsal faaliyetler azalmıştır. Sadece Güzelhisar ve Helvacı ovalarında tarım yapılmaktadır. Planlama alanının yakınında tarımsal faaliyet yapılmamaktadır. Aliğa'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: Aliğa 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

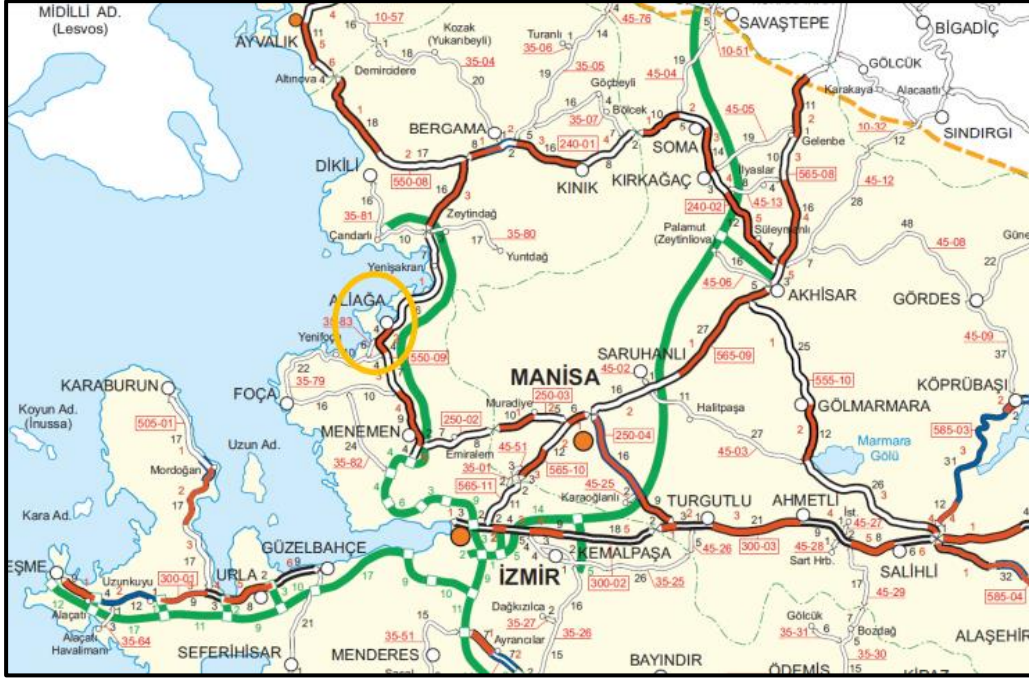
Planlama alanı Aliğa İlçe merkezine yaklaşık 10 km. mesafededir. İzmir'e karayolu ulaşımıyla 45 km mesafede olan Aliğa ilçesi, Balıkesir'e 217 km, Çanakkale'ye 271 km, Manisa'ya ise 48 km mesafededir.

Aliğa İlçesi'ne ulaşımında kullanılan başlıca karayolları ise şu şekildedir:

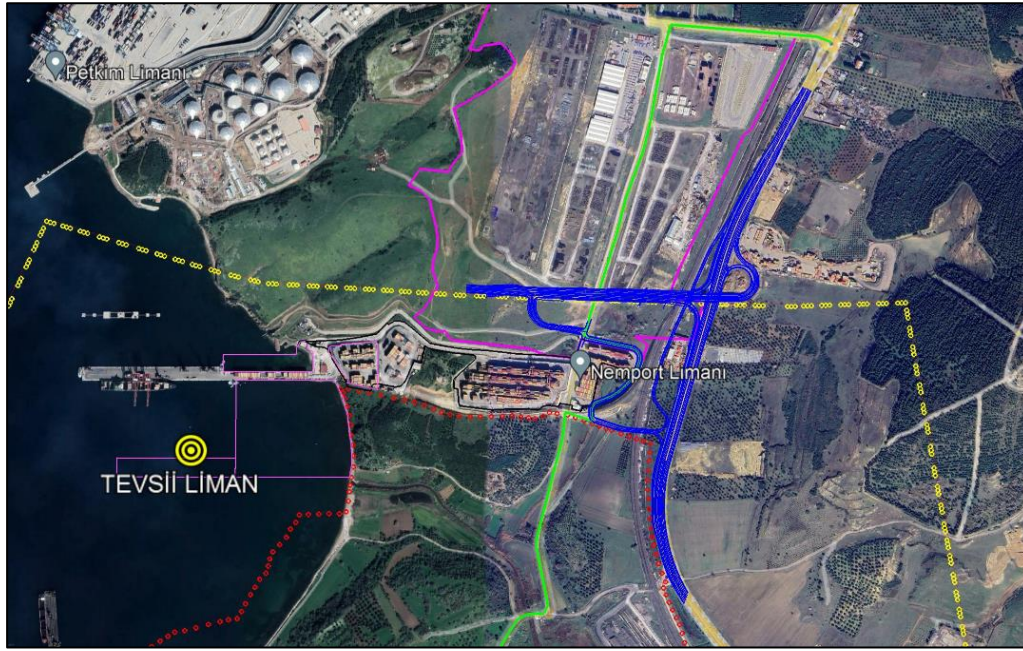
- Manisa-Menemen-Aliğa Karayolu
- Aliğa-Bergama-Ayvalık-Edremit- Çanakkale Karayolu
- İzmir-Çiğli-Menemen-Aliğa- Karayolu

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-Nemport Limanı hizasına gelen bölümünde yapılmakta olan köprülü kavşak Nemrut Bölgesindeki tüm limanlara hizmet verecektir. Karayolu ile konteyner taşıyan kamyonların limanlara daha güvenli ve seri şekilde ulaşmaları sağlanacak olup, aynı zamanda İzmir - Çanakkale karayolunda da kesintisiz, güvenli ulaşım sağlanacaktır. Köprülü kavşağın yapımı tamamlanma aşamasındadır.

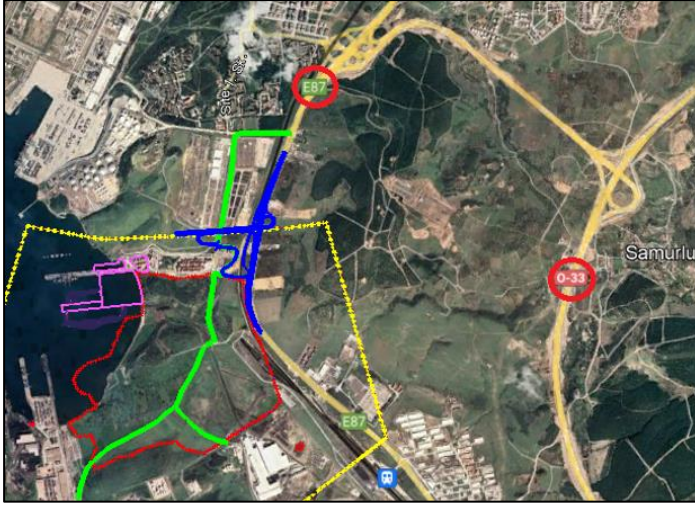


Şekil 8. Aliğa ve Çevresi Karayolu Ulaşım Ağı



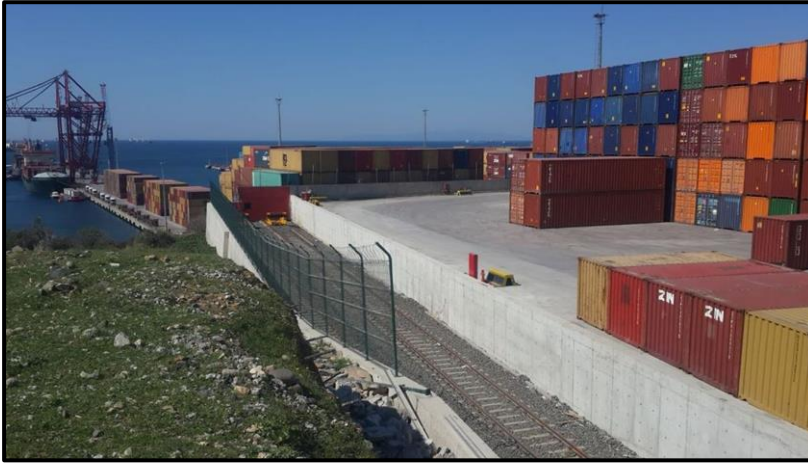
Şekil 9. İzmir – Çanakkale E87 Karayolu, Nemrut Limanı köprülülük kavşağı ve bağlantı yolları

Planlama alanının otoyol bağlantısı incelendiğinde, planlama alanı O33 otoyoluna yaklaşık 5,5 km mesafededir. O33 İzmir – Çandarlı Otoyoluna, E87 karayolundan Aliğa güneyindeki kavşaktan ayrılarak, bağlantı yolu ile Samurlu mevkiinde birleşilmektedir. O33 İzmir – Çandarlı Otoyolu ile O5 İzmir – İstanbul otoyoluna bağlanılarak Balıkesir, Bursa, Kocaeli ve İstanbul'a hızlı şekilde ulaşılabilir.



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.

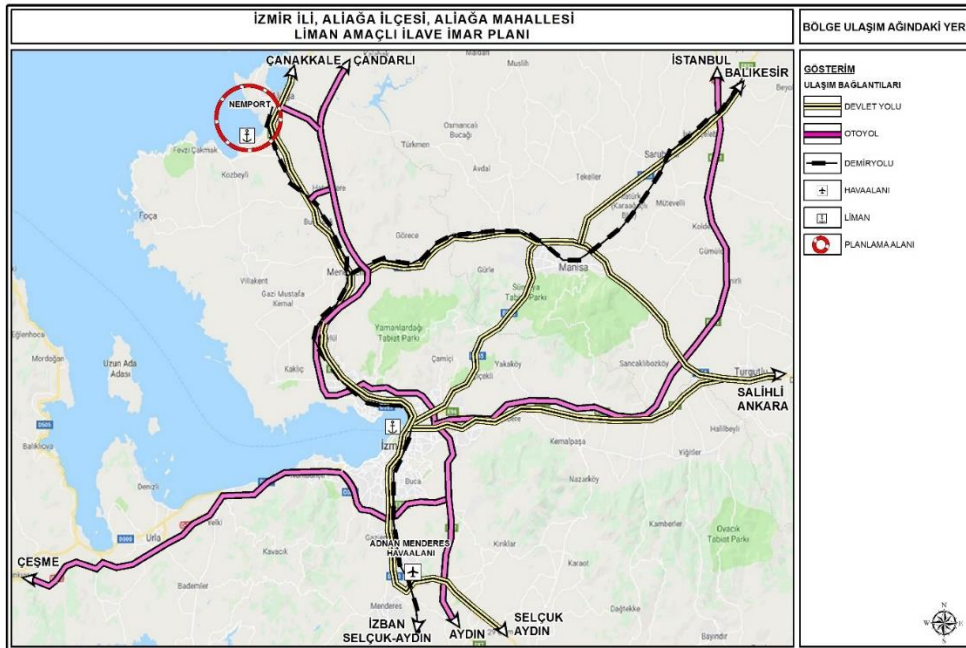


Şekil 11. Nemrut Limanı ve TCDD Biçerova – Nemrut Limanı İltisak Hattı

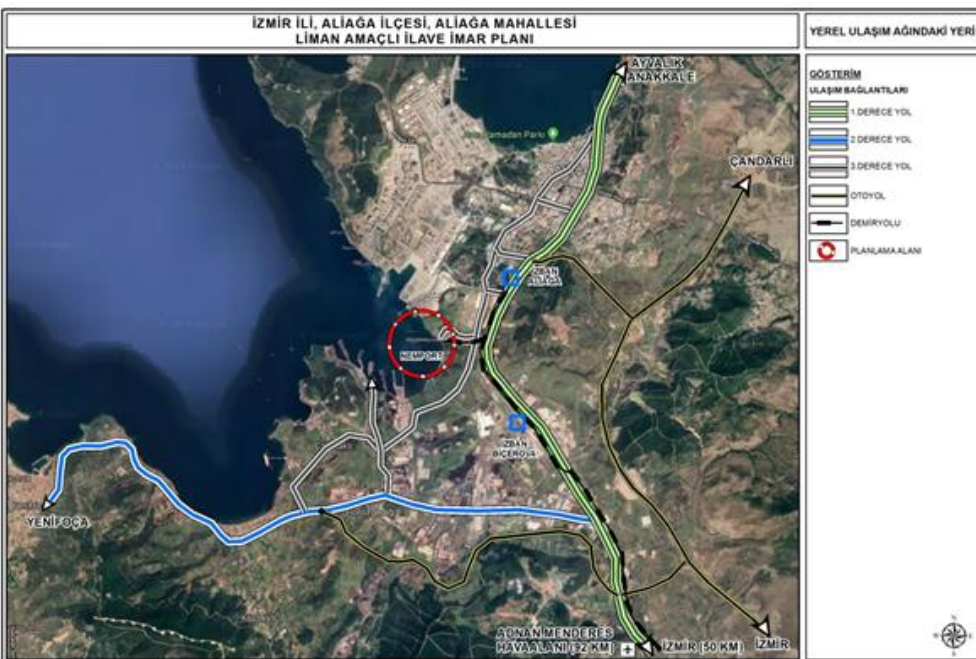
Liman bölgesinde çalışıp Menemen, İzmir yönüne gitmek üzere demiryolunu (İZBAN) kullanmak isteyenler için en yakın istasyon Biçerova ve Aliğa istasyonlarıdır. Aliğa – Selçuk hızlı banliyö sistemi (İZBAN) demiryolu ile İzmir'in merkezine ve güneyindeki Adnan Menderes Havaalanı'na da hızlı bir bağlantı 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.



Şekil 12. Planlama Alanının Bölge Ulaşım Ağındaki Yeri



Şekil 13. Planlama Alanının Yerel Ulaşım Ağındaki Yeri

## 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

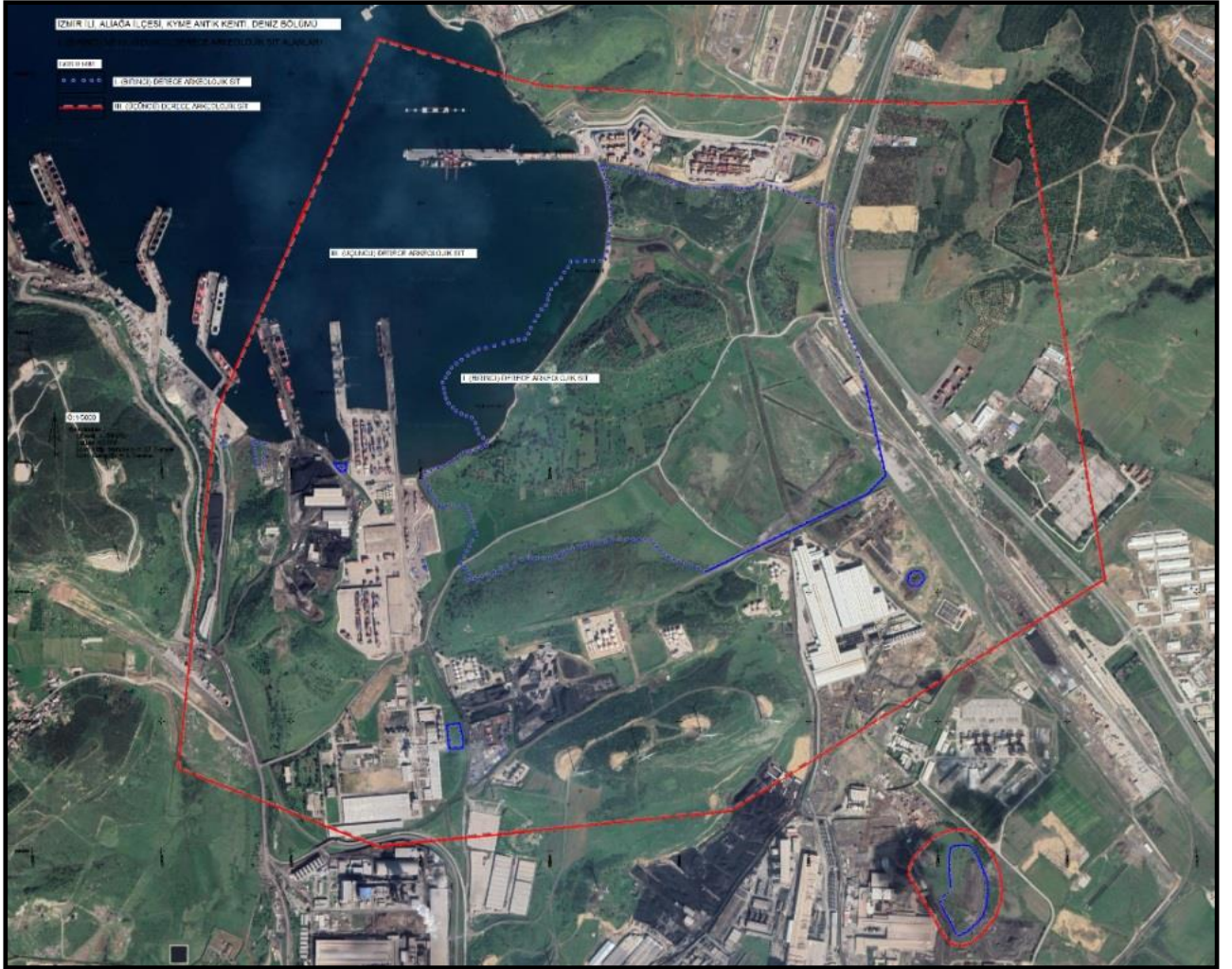
Aliğa bölgesinde 11 liman tesisi bulunmaktadır. Bunlardan 9 u Nemrut Körfezindedir.



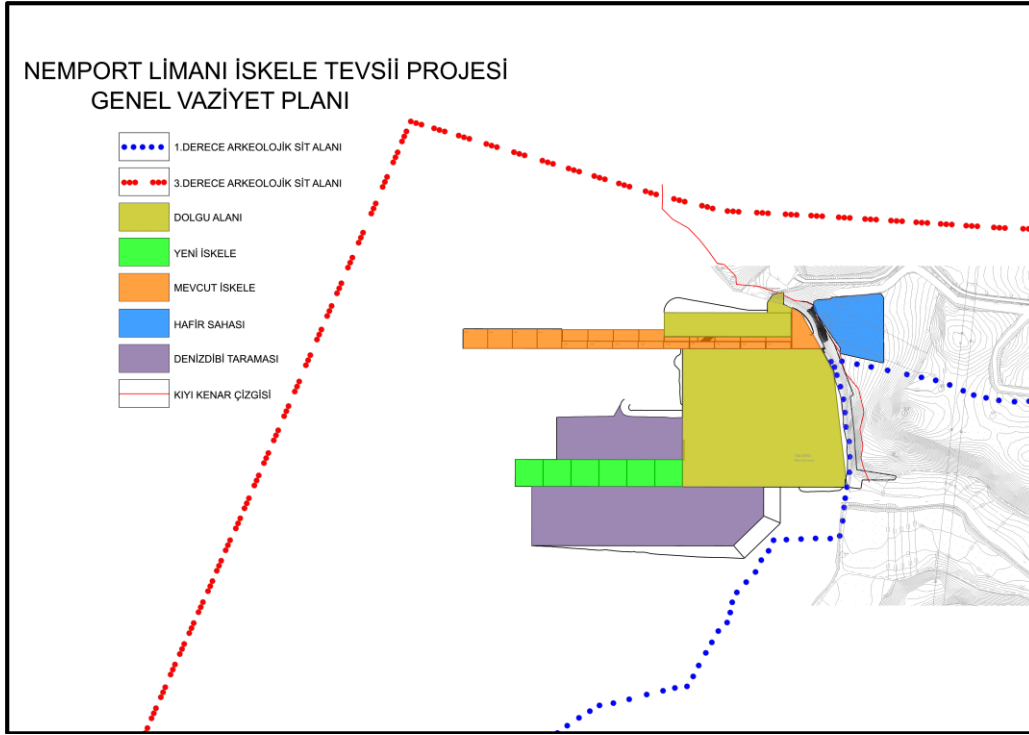
Şekil 15. Nemrut Körfezindeki Kıyı Yapıları

## 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. Nemport 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, kıyıda ki 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/Alığa”)

### **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. Raporunda 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 sökülmüş 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**

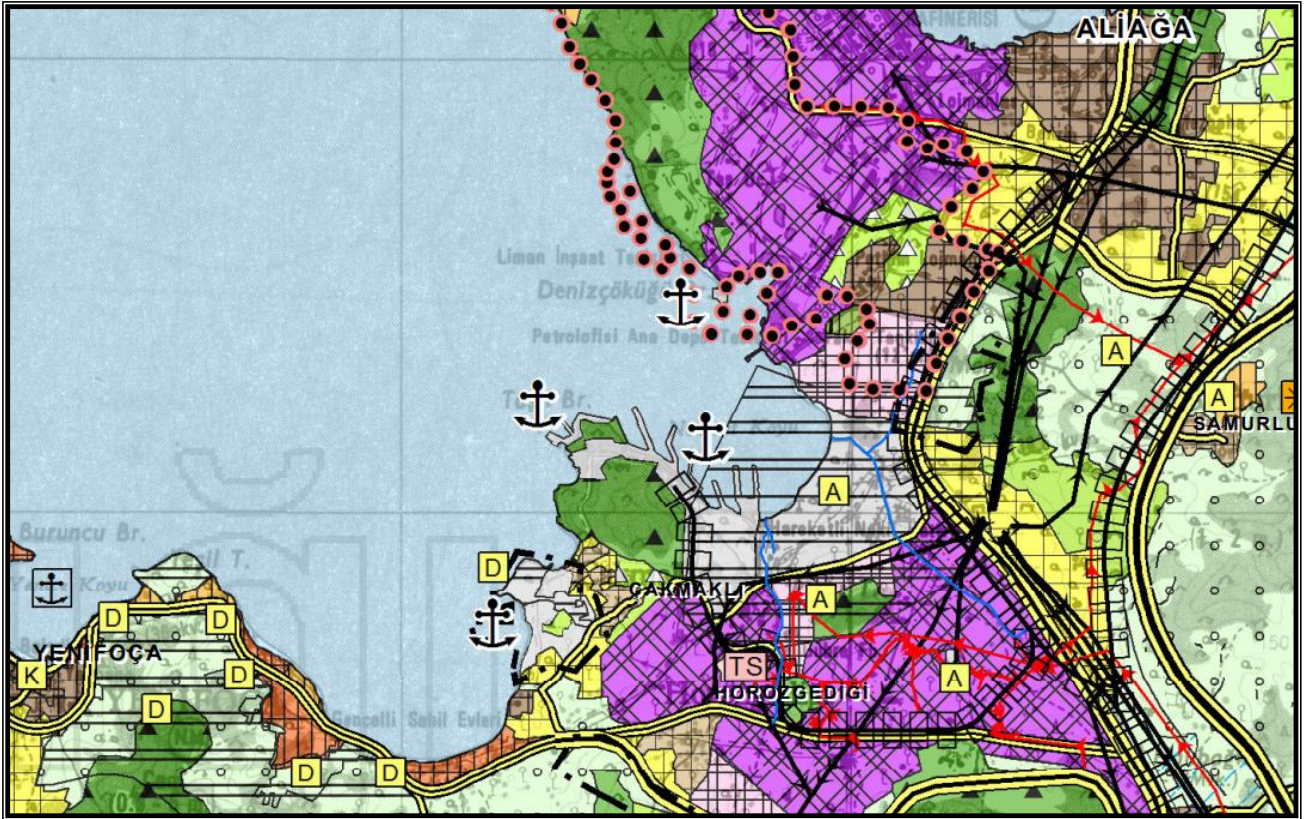
1960’lı yılların başına kadar tarımsal yoğunluklu ekonomiye sahip olan ve İzmir’in balıkçılık merkezi olan Aliğa, 1961 Anayasasının “Planlı Kalkınma” ilkesi gereğince “Ağır Sanayi Bölgesi” olarak kabul edilmiştir. 1965 yılında İzmir Metropolitan Alan Planlamasında İzmir’in sanayi alt bölgesi olarak planlanmıştır. 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**

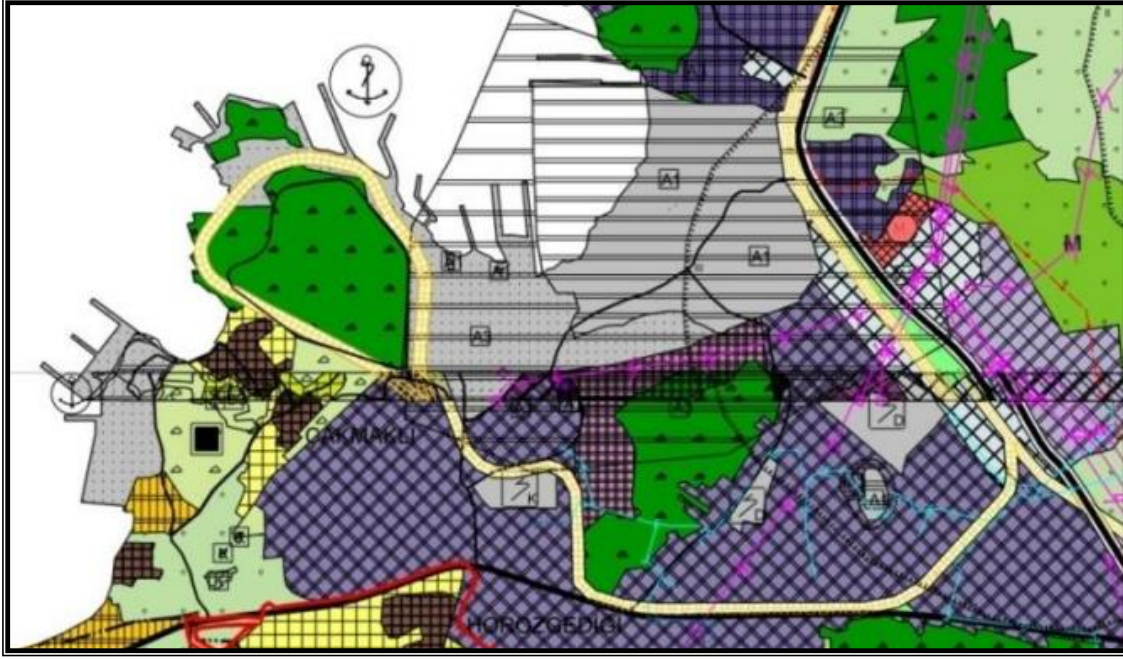
Planlama alanını da kapsayan İzmir-Manisa Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca 16.11.2015 tarihli Bakanlık Olur'u ile onaylanmıştır. Söz konusu planda planlama alanı ve çevresine ilişkin sit sınırları eski hali ile görülmektedir. Planlama alanının geri 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 “...Aliğa 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 Aliğa’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

İzmir Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 12.09.2012 tarihli kararı ile onaylanan/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 hükümlerininin 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.



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

### 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 plan kararları, Kyme Antik Kenti'nin kara tarafına ilişkin yürürlükte olan koruma amaçlı imar planı ve plan notlarıyla 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.

- Aliağa(İzmir), Nemrut Körfezi Liman Amaçlı Uygulama İmar Planı Değişikliği Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğünce 08.02.2011 tarih ve 1444 sayılı Bakanlık Makamı oluru doğrultusunda yürürlüğe girmiştir.
- Planlama alanının doğusunda, İzmir Büyükşehir Belediye Meclisinin 16.6.2016 tarih ve 02.482 sayılı kararı ile onaylanan “ Aliağa 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, Aliğa 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 alanına ait İzmir Büyükşehir Belediye Başkanlığınca 28.12.2010 tarihinde onaylanan 1/5000 ölçekli halihazır haritaları mevcuttur. Alan 1/5000 ölçekli K17-B-24-C paftasında kalmaktadır. ITRF 96 projeksiyon sisteminde 1/1000 ölçekli K17-B-24-C-1-C ve K17-B-24-C-2-D numaralı halihazır haritalar ise İller Bankası tarafından 25.04.2008 tarihinde onaylanmıştır.

## **4. PLANLAMA ALANINA AİT ETÜTLER**

Planlama alanına ilişkin ÇED raporu, imar planına esas jeolojik-jeoteknik etüt raporu, hidrografik ve oşinografik etüt raporu, modelleme raporu hazırlanmıştır.

### **4.1. ÇED Raporu**

Plan sınırları dahilindeki Liman Tevsii Projesi için hazırlanan ÇED raporu hakkında Çevre ve Şehircilik 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.

### **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.

### **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, simülasyon uygulama testlerinin risk değerlendirme modeline uyarlandıktan sonra risk sonuç grafiklerinin hesaplanıp, sonuçlarının değerlendirildiği,

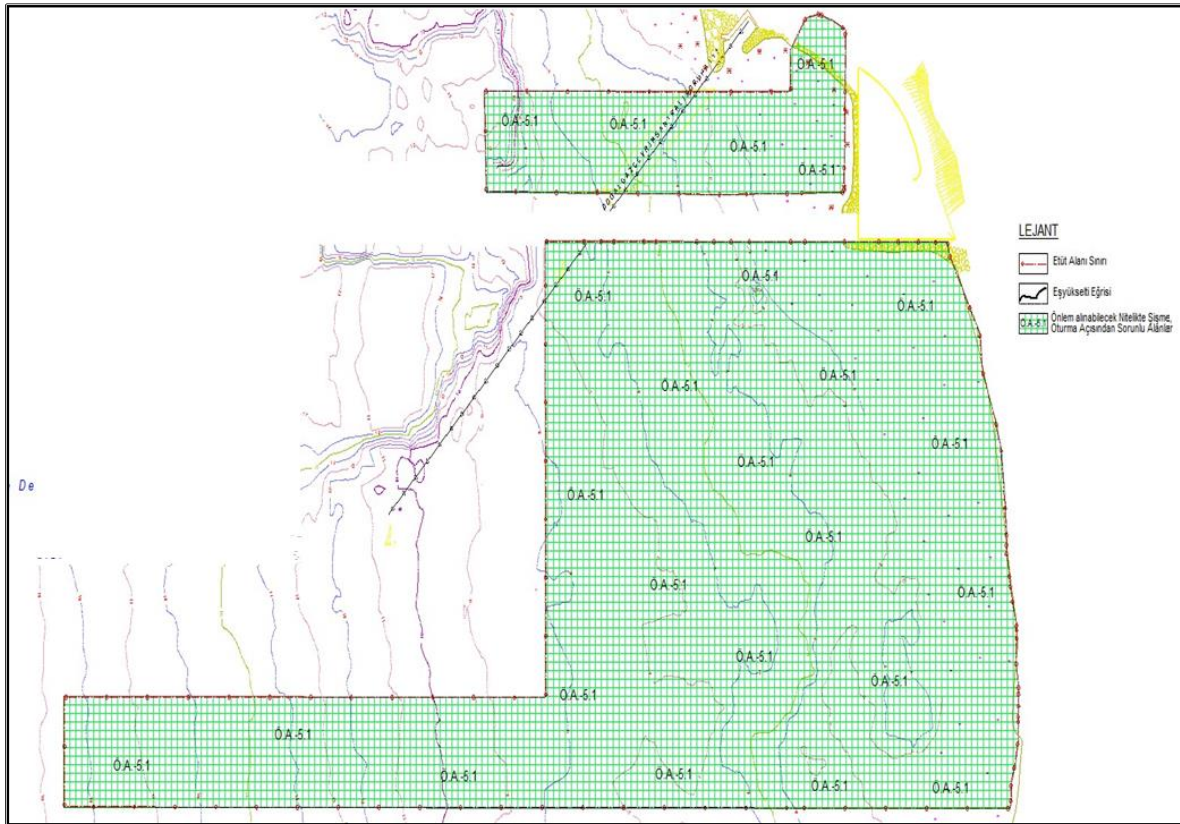
değerlendirme sonuçlarına göre, manevraların risk sonuçlarının kabul edilebilir limitler dahilinde olduğu belirtilmiştir.

#### 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'ın 5. maddesinin 2. fıkrası uyarınca projeye yönelik Fizibilite Raporu hazırlanmasına gerek olmadığı, bildirilmiştir.

#### 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 20. Jeolojik-jeoteknik Etüt Sınırları ve Önemli Alanlar (ÖA)

## 5. PLANLAMA ALANINA İLİŞKİN KORUMA BÖLGE KURULU GÖRÜŞÜ

Plan, 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 2 Numaralı Koruma Bölge Kurulu 26.06.2019 tarih ve 11459 sayılı kararıyla "...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.

Kurulun almış olduğu 10.06.2020 tarih ve 12779 sayılı kararla da 1/5000 ölçekli koruma amaçlı nazım imar planı ve 1/1000 ölçekli koruma amaçlı uygulama imar planı değerlendirilerek plan hükümlerine "2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ve ilgili yönetmeliği ile İlke Kararları " ifadesi ile "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 koşullarıyla düzeltildiği şekilde uygun bulmuştur. Ayrıca İzmir II Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulunun alandaki yapı yüksekliklerine ve emsal değerine ilişkin 06.08.2020 tarih ve 13155 sayılı kararı ve uygulama projelerinin uygun bulunduğu 10.12.2020 tarih ve 13737 sayılı kararı da bulunmaktadır.

## 6. PLANIN AMACI, GEREKÇELERİ VE İÇERİĞİ

### 6.1. Limanı 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.

## **6.2. 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 alınırsa, 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-Aliğa aksında, Nemrut Körfezi yakınındaki Türkelli ve Helvacı'nın endüstriyel gelişimi de özendirilmiştir.

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

Aliğa 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 Aliğa 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.

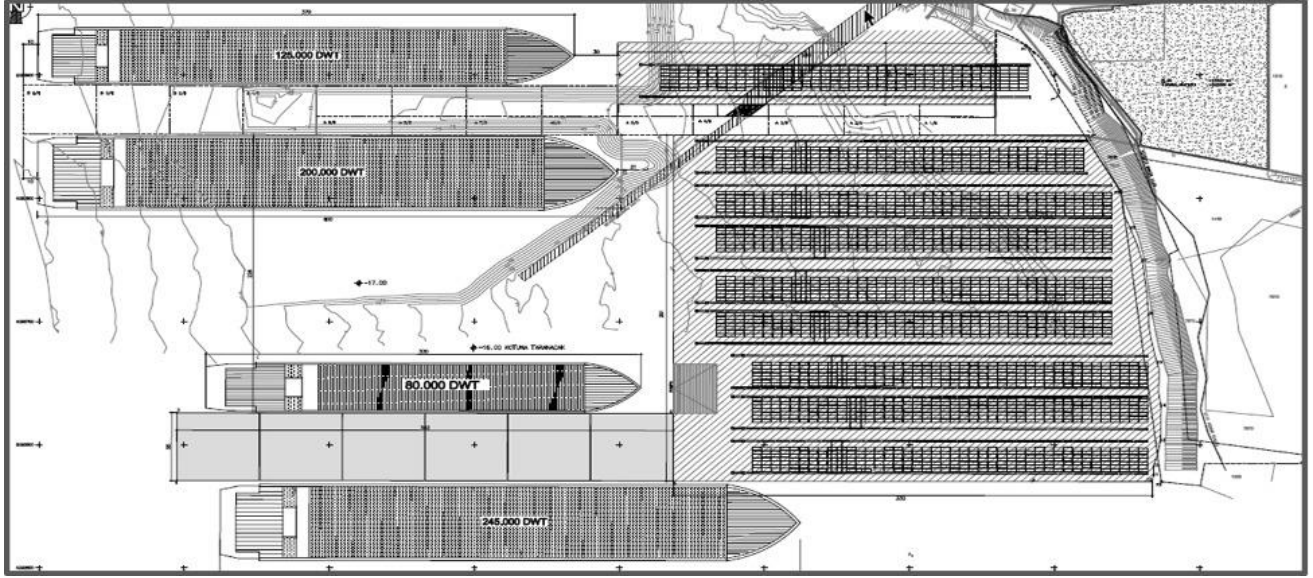
Proje alanının kuzey kıyısında Milangaz, Star Depolama, Petrol Ofisi, Socar firmalarına ait alanlar ve kıyı yapıları, güney kıyısında ise Ege Gübre'ye ait liman sahası ve 1.derece arkeolojik sit alanı bulunması, liman tevsi için yer seçimindeki en büyük sınırlandırıcı faktörler olmuştur. Körfezin diğer 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.

### **6.3. Liman Tevsi Büyüklüğünün Gereççeleri**

Liman yapıları özel teknoloji ve teknikler gerektirdiğinden yapılacak olan tesislere ilişkin projelerin gelecekteki ihtiyaçlar da hesaplanarak hazırlanması gereklidir. Bu hesaplamalarda temel alınan en 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

yanaşamamış olan 366 metre uzunluğundaki New Panamax ile 400 metre uzunluğundaki ULCV sınıfı gemilerin de yanaşabileceği şekilde planlanmıştır.



Şekil 21. 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
Genel Kargo Yük	500.000 TEU/Yıl	100.000 TEU/Yıl
Dökme Yük	450.000 TEU/Yıl	2.500.000 Ton/Yıl
Konteyner	750.000 TEU/Yıl	1.450.000 TEU/Yıl
Araç (Ro-Ro)	---	750.000 Araç/Yıl

Şekil 22. 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-21).

#### 6.4. 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 iskelelerdeki rıhtımlar değil, vinçlerin gemiden yükleme ve boşaltma yapabilmesi için geçici depolama alanları 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 23. 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-24). 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- 25).



Şekil 24. STS (Ship to Shore)



Şekil 25. 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- 26).

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-27)



Şekil 26. RTG (Rubber Tyred Gantry Crane)



Şekil 27. Reach Stacker CRS - ECH

### 6.5. Planın 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 kıyayı 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 da 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 kullanılarak 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 reporu, 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 Nemport Limanı tevsisinin; Kıyı Kanununa göre kıyının deniz tarafında yapılabilecek yapılardan olduğu, çevresinde bulunan çok sayıda liman, depolama,

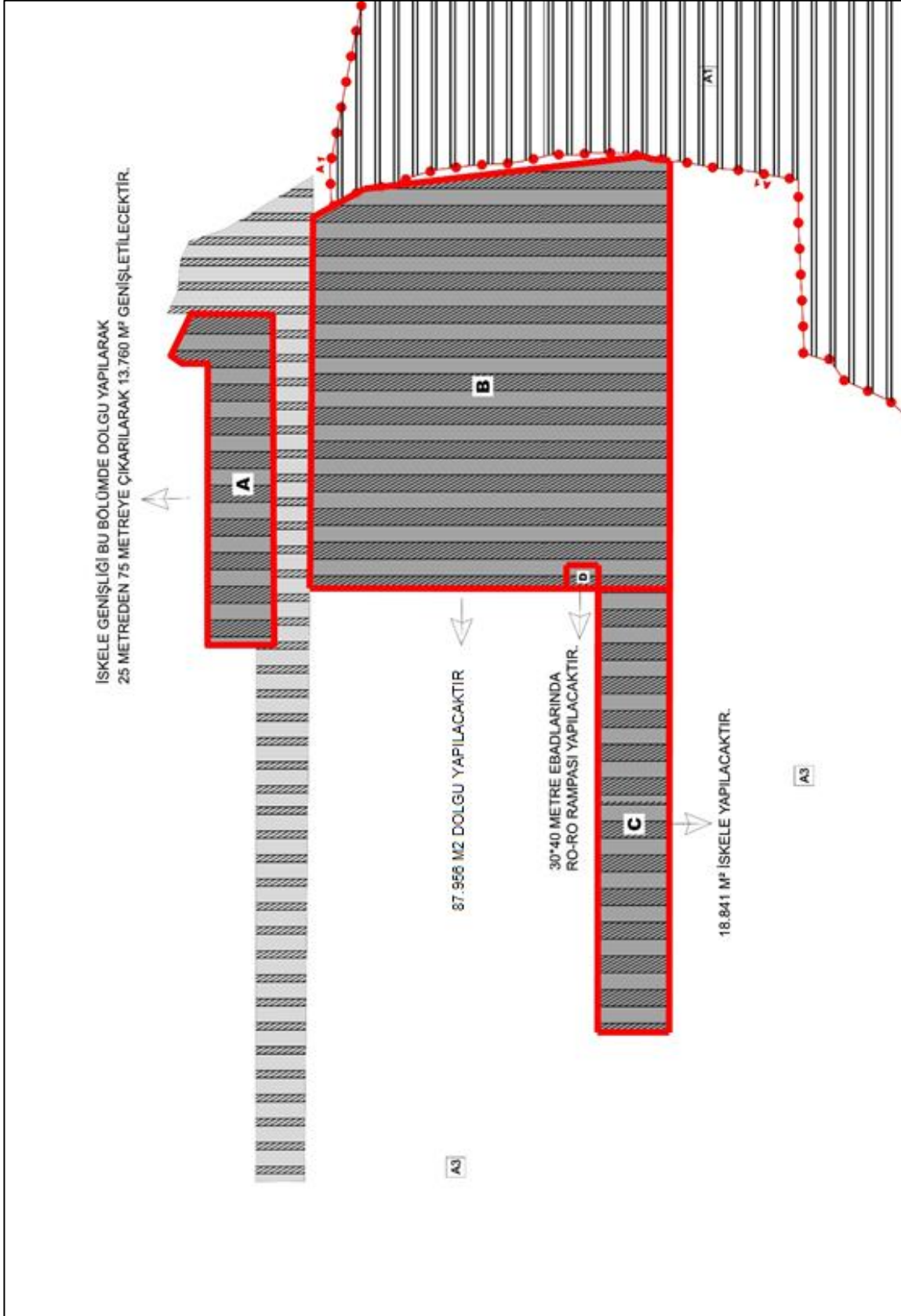
fabrika tesisi ile bölgenin halihazırda bir sanayi bölgesi olduğu izlenimi verdiği, 3.derece arkeolojik sit olmasına rağmen alanda insitu halinde herhangi bir arkeolojik buluntu olmadığı, yakınındaki 1.derece arkeolojik sit alanına taşabilecek herhangi bir müdahaleye izin verilmediği, koruma bölge kurulunca 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.

## 7. PLAN KARARLARI

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

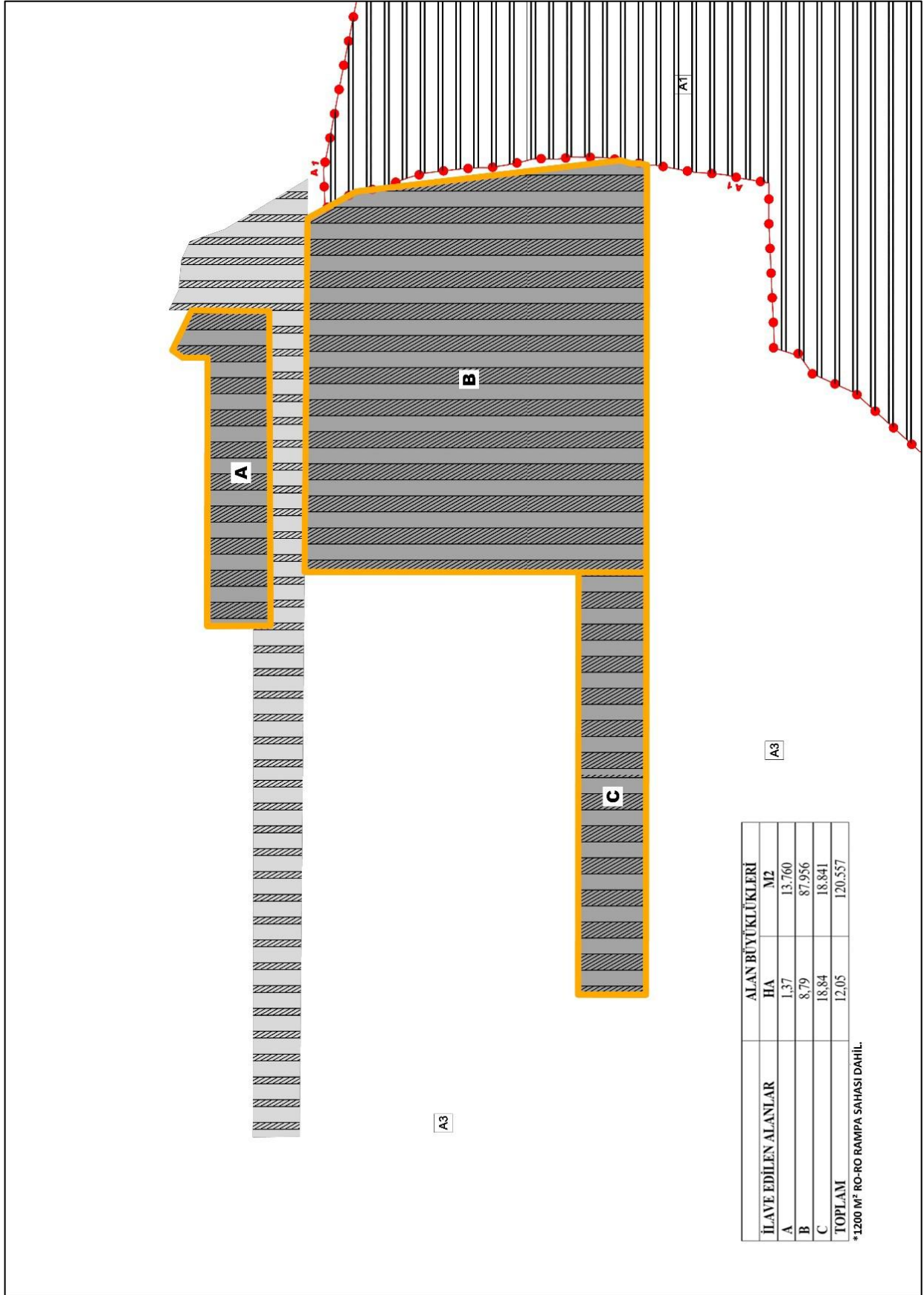
- Mevcut iskelenin kara tarafından 260 metre olan kısmı kuzey tarafa doğru 25 metreden 75 metreye dolgu yapılarak yaklaşık 13.760 m<sup>2</sup> genişletilmesi, (Şekil-28, -A- alanı)
- Mevcut iskelenin kara tarafından güney tarafa doğru yaklaşık 87.956 m<sup>2</sup> dolgu yapılması, (Şekil-28, -B- alanı)
- Planlanan dolgu alanının güney ucuna 55 metre genişliğinde 342 metre uzunluğunda, 18.841 m<sup>2</sup>'lik bir iskele yapılması, (Şekil-28, -C- alanı)
- Ayrıca iskele ile dolgu alanının birleştiği noktada 30 m x 40 m ebatlarında bir Ro-Ro rampası yapılması, (Şekil-28, -D- alanı)
- Mevcut olan liman sahasının yaklaşık 12,05 ha genişletilmesi planlanmıştır.

Planlama alanında her türlü koruma ve sürdürülür şekilde kullanmaya ilişkin plan hükümleri 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve ilgili yönetmeliği, 3194 sayılı İmar Kanunu ve ilgili yönetmelikleri, 2872 sayılı Çevre Kanunu ve bu kanuna istinaden çıkarılan yönetmelikle, Taşkın ve Rüşubat Kontrolü Yönetmeliği, meri üst ölçekli plan kararları ile 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 uygulama imar planı (koruma amaçlı uygulama imar planı) ölçeğinde belirlenmiştir.



Şekil 28. Plan Kararları





Şekil 29. Plan Kapsamı