

T.C.
İZMİR BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı Yenileme Alanları Planlama Şube Müdürlüğü



KORDON TARİHİ SİT ALANI
1/5000 ÖLÇEKLİ KORUMA AMAÇLI NAZIM İMAR PLANI
PLAN RAPORU

PLANLAMA EKİBİ

| | |
|---|--|
| Dr. Cemil TUGAY <i>Izmir Büyükşehir Belediye Başkanı</i> | |
| Banu BULAKERİ – Şehir Plancısı – İmar ve Şehircilik Daire Başkanı | |
| Mehmet Ali KÖNESÜ – Şehir Plancısı – Yenileme Alanları Planlama Şube Müdürü | |
| Bayram Barış YURDAKUL – Y. Şehir Plancısı – Yenileme Alanları Planlama Şube Müdürlüğü Birim Şefi | |
| Selin GELEN – Kentsel Tasarım Uzmanı - Şehir Plancısı | |
| Mehmet GENÇ – Şehir Plancısı | |
| Berna BOZKURT – Y.Mimar – Restorasyon Uzmanı | |
| Dr. Serhan Kemal SAYGI – Tarihçi | |
| Serdar Gökhan ŞAHAN – Sosyolog | |

İÇİNDEKİLER

| | |
|--|-----------|
| GİRİŞ | 3 |
| 1. PLANLAMA ALANININ ÜLKE VE BÖLGESİNDEKİ YERİ | 6 |
| 1.1. KENT İÇİNDEKİ KONUMU:..... | 6 |
| 1.2. İLÇE İÇİNDEKİ KONUMU: | 8 |
| 1.3. İDARİ YAPI İÇİNDEKİ KONUMU:..... | 10 |
| 1.4. ULAŞIM AĞI İÇİNDEKİ KONUMU | 11 |
| 1.4.1. Planlama Alanı ve Çevresindeki Kıyı Tesisleri..... | 13 |
| 2. PLANLAMA ALANININ OLUŞUMU, TARİHİ VE KÜLTÜREL SÜREÇ | 14 |
| 2.1. PLANLAMA ALANININ MEKANSAL OLUŞUMU | 14 |
| 2.1.1. Doğal Yapı | 14 |
| 2.1.2. Jeolojik Yapı..... | 15 |
| 2.1.3. İklim Yapısı..... | 17 |
| 2.1.4. Nüfus Yapısı | 17 |
| 2.1.5. Ekonomik Yapısı..... | 18 |
| 2.1.6. Kordon ve Çevresinin Mimari Yapısı | 18 |
| 2.2. PLANLAMA ALANI VE ÇEVRESİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ | 21 |
| 2.2.1. İzmir Kent Tarihçesi..... | 21 |
| 2.2.2. Kordon Tarihçesi..... | 24 |
| 2.3. İZMİR KENTİNİN PLANLAMA TARİHİ | 27 |
| 3. PLANLAMA ALANI YAKIN ÇEVRESİ ÖZEL KANUNLARA TABİ ALANLARA İLİŞKİN BİLGİLER | 29 |
| 4. MÜLKİYET BİLGİLERİ | 32 |
| 5. ÜST ÖLÇEK PLAN KARARLARI | 33 |
| 5.1. KORDON VE PLANLAMA ALANI İMAR PLANI SÜRECİ | 35 |
| 6. PLANLAMA ALANI YAKIN ÇEVRESİ MERİ PLAN BİLGİLERİ | 41 |
| 7. MEVCUT (ÖNCEKİ) PLAN KARARLARI | 45 |
| 8. HALİHAZIR HARİTA BİLGİSİ | 47 |
| 9. PLANLA İLİŞKİN RAPORLAR | 48 |
| 9.1. JEOLJİK ETÜT ANALİZİ | 48 |
| 9.2. FİZİBİLİTE VE MODELLEME RAPORU | 52 |
| 9.3. HİDROGRAFIK VE OŞİNOGRAFIK RAPOR | 53 |
| 10. PLAN GEREKÇESİ VE KARARLARI | 55 |
| 10.1. MEKÂNSAL ANALİZ | 55 |
| 10.1.1. Arazi Kullanım Durumu | 56 |
| Harita 23: Arazi Kullanım Durumu (Zemin Kat) | 56 |
| Harita 24: Arazi Kullanım Durumu (Üst Katlar)..... | 57 |
| 10.1.2. Kat Adetleri Analizi | 58 |
| 10.1.3. Tescilli Yapılar | 59 |
| 10.1.4. Mülkiyet Analizi | 59 |
| 10.2. PLAN GEREKÇESİ..... | 60 |
| 10.3. PLAN KARARLARI | 61 |
| 10.3.1. Ulaşım Kararları | 63 |
| 10.3.2. Arazi Kullanım Kararları | 64 |
| 10.3.2.1. Fuar Alanı | 64 |
| 10.3.2.2. Park ve Yeşil Alan | 64 |
| 10.3.2.3. İskele | 64 |
| 11. KAYNAKÇA | 66 |
| EKLER | 66 |

Tarihsel süreçte kıyı ve liman kenti kimliği ile öne çıkan İzmir'in, Konak-Gümrük ile Alsancak Limanı arası kesimini kapsayan, geçmişi 19.yy'a dayanan ve Kordon olarak bilinen sahil şeridi, mekansal konumunun yanı sıra geçmişten günümüze söz konusu alana yüklenen fonksiyonlarla kentin sürekli ilgi odağı olmuş kentsel ve kamusal alanlarından biridir.

Oluşumundan günümüze değin değişik projelere konu olan Kordon, 1990'ların başında İzmir-Çeşme otoyolunun kent içinden geçişini öngören "İkiztepelere-Konak-Halkapınar Kent İçi Geçiş Projesi"nin önerdiği dolgu ve ulaşım kararları nedeniyle o tarihlerde yoğun olarak kent gündemini meşgul etmiştir.

Kentin geçirdiği dönemlerin sosyo-ekonomik ve kültürel yapısını, dolayısıyla kent kimliği ile kent kültürünü, kentin uzak-yakın tarihsel geçmişini yansıtan ve Cumhuriyet tarihimiz açısından ayrı bir öneme sahip olan Kordon, bu özellikleri yönüyle İzmir 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunun 1994 ve 1998 yıllarındaki iki ayrı kararı ile "Tarihi Sit" alanı olarak tescillenmiştir. Planlamaya konu alan, Koruma Kurulunun 27.02.1998 tarih 7089 sayılı kararı ile tescillenerek 17.05.2013 tarih 1309 sayılı kararı ile sınırları kapatılan "Kordon Tarihi Sit Alanı"nın kapsamaktadır.

Kentlilerin denizle ilişki kurabildiği önemli kentsel mekanlardan olan ve kıyı bandının bir kısmını oluşturan Kordon'un, tarihi değeri ile birlikte, İzmir'in geçmişten günümüze kıyı kenti olma özelliği dikkate alınarak tarihsel ve kültürel anlamda değerlendirilmesi ve kentsel işlevinin kıyı bütünü kapsamında yeniden tanımlanmasına olan gereksinimden yola çıkılarak İzmirlinin yaşam kalitesine getireceği katkının yükseltilmesi amacıyla bu planlama çalışması hazırlanmıştır.

"Tarihi Sit" olarak tescil edilen alanın, tarihi değer ve öğeleri ile mekana yansıyan tarihi izlerinin korunması, kentsel yaşama etkin katılımının sağlanması ve kıyının bütünsel olarak kullanılabilmesi için yeniden düzenlenmesi, planlama çalışmasının kapsamını oluşturmaktadır.

Ayrıca, "Tarihi Sit" alanlarının diğer planlı alanlarla ilişkisi ve mekansal etkileşiminin belirlenmesinde, planlama alanı içinde yeni kullanım ve düzenleme kararlarında, ana ulaşım sistemi ile "Tarihi Sit" alanının etkileşim seçeneklerinin araştırılmasında ve açık alan düzenlenmesinde kamu yararı ilkesinden hareket edilmesi, deniz ve kıyı kullanımında görsel ilişkinin kesintisiz sürdürülmesi ve kıyı bütünü kapsamında değerlendirilmesi hedeflenmiştir.

İzmir Körfezi geçmişten günümüze kadar önemini korumuş olup, İzmir'in kentsel gelişimine büyük katkısı olan kıyı kenti olması özelliğinin, İzmirlinin yaşam kalitesine getireceği katkının yükseltilmesi esasıyla bu planlama çalışması hazırlanmıştır.

Bu doğrultuda, 2009 yılının Ekim ayında İzmirli ve İzmir'e gönül vermiş bilim, sanat, ve kültür insanlarının katılımı ile kurulan İzmir Kültür Çalıştayı ve sonrasında devam eden İzmir Tasarım Forumlarında yapılan çalışmalar sonucunda; İzmir Kenti için belirlenen vizyonların yaşama geçirilmesine ilişkin geliştirilen İzmir'in tasarım ve yenilik kenti olmasına yönelik stratejiler kapsamında, İzmir'in Akdeniz kentleri arasındaki bağı güçlendirmek, Ege Bölgesi içinde İzmir'i bölgenin merkezi haline getirmek bağlamında İzmirlinin denizle ilişkisinin tasarlanması yönünde projeler geliştirilmiştir.

İzmir merkez kent için deniz, geçmişte sadece kıyısında gezinilen, bakılan değil tam aksine içine girilen, yaşanılan bir olgu olmasına rağmen günümüzde, denizle birebir ilişki kurabilmek için merkez kent yaşamının dışına çıkma zorunluluğu bulunmaktadır.

İzmirlinin yaşam kalitesine, denizle ilişki kurma biçiminden gelecek katkının yükseltilmesi için denizle ilişkisinin özenle tasarlanması önem arz etmektedir. Bu doğrultuda, kent ile deniz arasında bağlantının kurulacağı kıyı kesiminin düzenlenmesi için, Mavişehir'den başlamak üzere Yenikale'ye kadar bütünleşik olarak kıyı kesiminin planlanması yaklaşımı benimsenmiştir.

İzmirlinin denizle ilişki kurma biçimlerini çoğaltmak, yaşam ve mekan kalitesini yükseltmek için Mavişehir'den başlayarak Üçkuyular'a kadar tüm kıyı kesimine ait "**İzmir Deniz Projesi**" adıyla kentsel tasarım projesi hazırlanmıştır. Katılımcı süreçlerle kurgulanan tasarım sürecinin ardından planlama çalışmaları etaplar halinde hazırlanmakta ve kurumların onayına sunulmaktadır.

Bu bağlamda;

- İç Körfezin İzmirli için bir gösteri mekanı düşüncesi ile tiyatro sahnesi gibi düzenlenmesi,
- Mavişehir'den İnciraltı'na kadar uzanan ve özel mülkiyete konu olmayan kıyı kesiminin, İzmirlinin kıyı kullanım biçimlerine uygun yeni düzenlemelerin getirilmesi,
- Büyüyen kentin denizle ilişkisini güçlendirmek adına kentin yamaçlarında kent terasları ve balkonları vb. düzenlemelerin yapılması,

gibi tasarım konularında geliştirilen projelerin, İzmir kent yaşamının kalitesinin yükseltilmesine olanak sağlayacağı değerlendirilmektedir.

"İzmirdeniz Projesi"nde İzmir kıyısının bütünsel planlanması kapsamında 4 ayrı bölge belirlenmiştir;

- Mavişehir-Alaybey Tersanesi arası (1.Bölge)
- Alaybey Tersanesi-Alsancak Limanı arası (2.Bölge)
- Alsancak Limanı-Konak Köprülü Kavşağı arası (3.Bölge)
- Konak Köprülü Kavşağı-Üçkuyular Vapur İskelesi arası (4.Bölge)



Harita 1: Planlama Alanının İzmir Kent Bütünündeki Yeri

Söz konusu proje kapsamında belirlenen “Alsancak Limanı-Konak Köprülü Kavşağı Arası (3.Bölge), üç ayrı Koruma Kurulu kararı ile tescillenen “Konak Tarihi Sit Alanı”, “Pasaport-Gümrük Tarihi Sit Alanı” ve “Kordon Tarihi Sit Alanı” olmak üzere üç ayrı “Tarihi Sit Alanı”ndan oluşmaktadır. Bu kapsamda, anılan proje doğrultusunda tamamı “Tarihi Sit Alanı” olan söz konusu bölge, sit sınırları esas alınarak ele alınmış ve Konak Tarihi Sit alanının onaylı ve yürürlükte 1/5000 ve 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planı bulunması nedeniyle, 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planı bulunmayan diğer kısımlarına ilişkin etaplar halinde koruma amaçlı imar planı hazırlanması planlanmış ve bu doğrultuda “Kordon Tarihi Sit Alanı” kısmına ilişkin Koruma Amaçlı İmar Planı hazırlanmıştır.



Harita 3: Planlama Alanının Bölgedeki Yeri

Planlama alanının içerisinde yer aldığı Konak İlçesi, İzmir kent merkezinde, İzmir Körfezi'nin doğusunda yer almaktadır. Konak İlçesi'nin doğusunda Bornova İlçesi, batısında İzmir Körfezi, kuzeyinde Bayraklı İlçesi, güneyinde ise Karabağlar İlçesi ile Buca İlçesi bulunmaktadır.

Planlama alanını da kapsayan bölge, İzmir kentinin 1/25000 ölçekli İzmir Büyükşehir Bütünü Çevre Düzeni Planında “Merkez Kent” olarak tariflenen kesiminde, Körfezin doğu ucunda ve İzmir Limanının başlangıcında yer almakta olup, içinde yerleşim alanlarını barındıran, kentin ticaret, eğlence, konut kullanımları yönünden prestij bölgeleri olarak kabul edilen önemli ana merkezi konumundadır.



Harita 4: Planlama Alanı ve Yakın Çevresi Uzak Görüntüsü

Kuzeyde İzmir Körfezi'nin doğu ucunda konumlanan adı Punta mevki olan Alsancak Limanı'nın giriş kısmından başlayarak, güneybatıda Cumhuriyet Meydanı ile sınırlanan planlama alanı; Konak İlçesi, Alsancak ve Kültür Mahallelerine isabet eden Bakanlıkça onaylı kıyı kenar çizgisi boyunca uzanan kıyı kesimi ile birlikte yaklaşık 34 hektarlık alanı kapsamaktadır.

1.3. İDARİ YAPI İÇİNDEKİ KONUMU:

Konak ilçesi, 04.07.1987 tarih ve 19507 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 3392 sayılı Kanunla ilçe olmuş ve 22.07.1988 tarihinde fiilen faaliyete geçmiştir. Kaymakamlık ve Bakanlıkların ilçe kuruluşları yanında, İzmir'in merkez ilçesi olması nedeniyle, Valilik başta olmak üzere il düzeyindeki birçok müdürlük ile bölge teşkilatları ve Büyükşehir Belediye Başkanlığı da Konak İlçe sınırları dâhilinde konuşlanmıştır. İlçede, 1 İlçe Belediye teşkilatı ve 113 Mahalle Muhtarlığı bulunmaktadır.

Planlama alanı, idari olarak Konak Kaymakamlığı ve Konak Belediye Başkanlığı yetki alanı sınırları içinde kalmakta olup, ayrıca, 04.07.2011 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanan "644 sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Yetki ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname" uyarınca; 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve Uygulama Yönetmeliği kapsamında bulunan alanlara ilişkin kıyı kenar çizgisi tespit ve aktarım iş ve işlemlerinin yürütülmesi, bu alanlardaki imar planı tekliflerine ilişkin iş ve işlemlerin "Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğe" uygun olarak yürütülmesi, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı yetkisindedir.



Harita 5: İl Sınırları



Harita 6: Planlama Alanı ve Yakın Çevresi Yakın Görüntüsü

1.4. ULAŞIM AĞI İÇİNDEKİ KONUMU

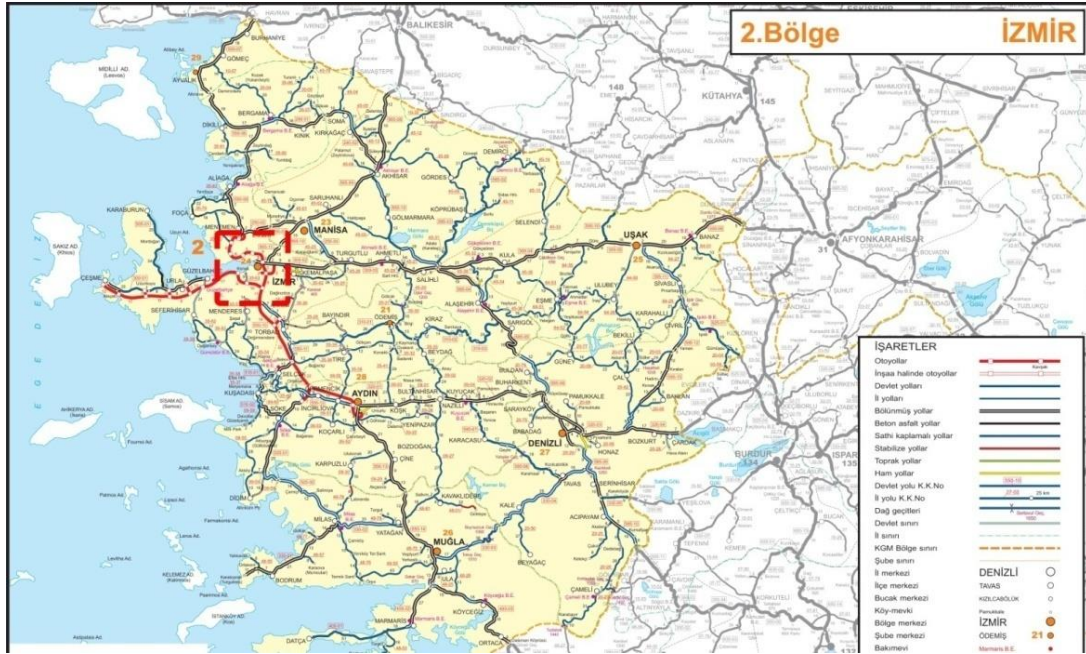
Planlama alanı, İzmir merkez kent trafiğinin ana akslarına ve kenti kuzeyden güneye bağlayan anayollara yakın konumda yer almaktadır.

Ayrıca planlama alanına erişim; karayolu ile kent içi ulaşımın motorlu özel araç, bisiklet ve toplu taşınım araçlarıyla sağlanmasının yanı sıra vapur ile de sağlanmaktadır.

Planlama alanı, deniz ulaşımının sağlandığı Alsancak İskelesi ile deniz ulaşımı açısından merkezi konumdadır.



Harita 7: Planlama Alanının Ülke Ulaşım Ağındaki Yeri



Harita 8: Planlama Alanının Bölge Ulaşım Ağındaki Yeri



Harita 9: Planlama Alanının Yerel Ulaşım Ağındaki Yeri

İzmir, günümüzde ulaşım sorunlarının çözümü için önemli altyapı çalışmalarını kısmen tamamlamış ve bu yöndeki çalışmalarını halen sürdürmektedir.

Dünyada çok sayıdaki metropol kentte olduğu gibi İzmir'de de ticari fonksiyonlar nedeniyle yoğun olan kent merkezindeki taşıt trafiğinin, kent merkezinden uzaklaştırılmasına yönelik proje ve düzenlemeler geçmişten günümüze hızla devam etmektedir. Kordon, kent merkezinde yer almakta olup, kara ve deniz yolu ile ulaşım mümkündür.

1.4.1. Planlama Alanı ve Çevresindeki Kıyı Tesisleri

Planlama alanı içinde kalan Alsancak Vapur İskelesi ile hemen güneyinde kalan Pasaport İskelesi, İzmir 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunun 27.02.1998 tarih 7089 sayılı kararı ve 20.01.1994 tarih 4840 sayılı kararı ile tescillenerek 17.05.2013 tarih 1309 ve 1311 sayılı kararları ile sınırları kapatılan “Tarihi Sit Alanı” içerisinde yer almaktadır.



Harita 10: Planlama Alanı ve Çevre Kıyı Tesisleri

2. PLANLAMA ALANININ OLUŞUMU, TARİHİ VE KÜLTÜREL SÜREÇ

2.1. PLANLAMA ALANININ MEKANSAL OLUŞUMU

2.1.1. Doğal Yapı

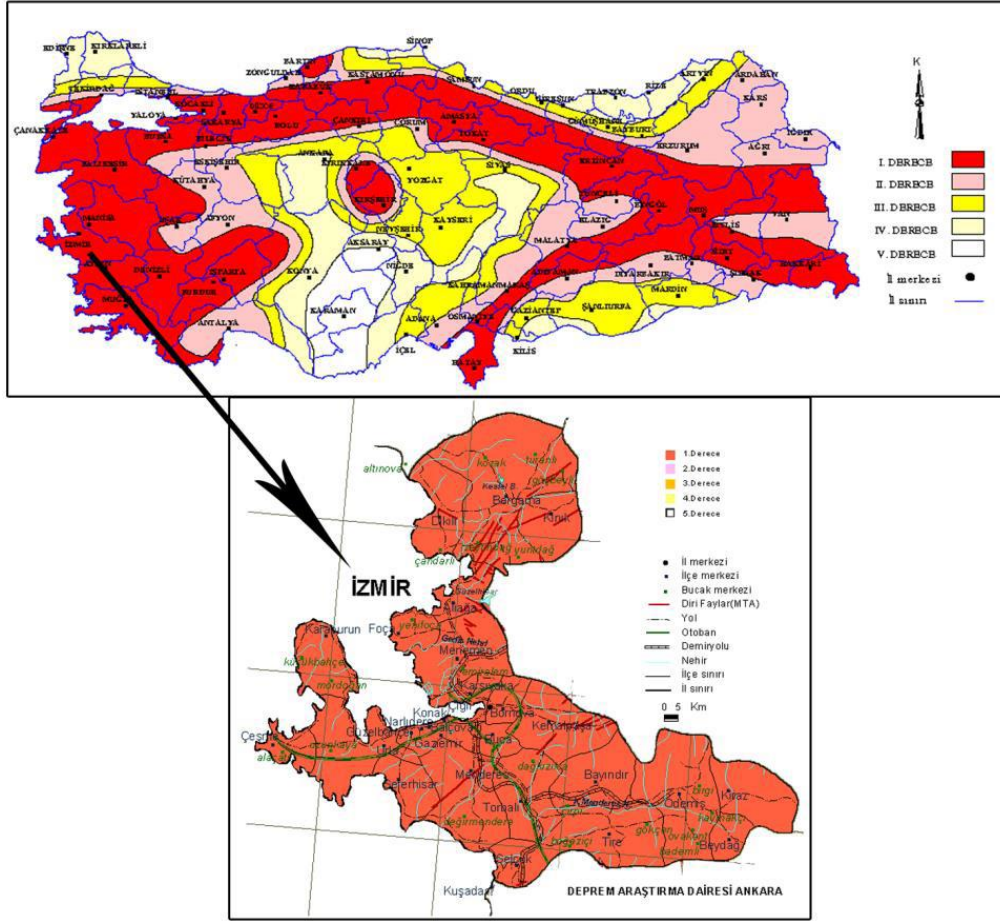
İzmir İli, Anadolu yarımadasının batısında ve kıyı şeridinde, Ege Denizi'nin doğusunda 38-39 Enlem, 27-28 Boylamlar arasında bulunmaktadır.

Batı Anadolu kıyılarında Ege denizinin doğuya doğru uzanarak oluşturduğu İç Körfez merkez sınırları içinde 95 km. kıyı uzunluğuna sahiptir. İzmir'de denizden yükselti 50 cm.den başlayarak, Basmane yöresine doğru yumuşak bir eğimle 7 metreye ulaşır ve körfezi çevreleyen dağlara doğru artarak devam eder. Planlama alanı, deniz ile Cumhuriyet Bulvarı

arasında kalan bu kısımda kalmakta olup; yüksek eğimin veya yükseltilerin olmadığı genel anlamda düz bir bölgedir.

2.1.2. Jeolojik Yapı

Planlama alanı Bakanlar Kurulunun 18 Nisan 1996 tarih ve 96/8109 sayılı kararı ile yürürlüğe giren Türkiye Deprem Bölgeleri haritasına göre **1.derece** deprem bölgesinde yer almaktadır.



Harita 11: Türkiye, İzmir ve İzmir İlçelerinin Deprem Riski Haritası (DAD, 1996)

Planlama alanı, İzmir Kentinin merkezinde yer aldığından kentin Jeolojik yapısının tüm karakteristik özelliklerini içinde barındırmaktadır. Bu kapsamda İzmir'in genel yapısına bakacak olursak;

İzmir yöresinde üç farklı tektonik kuşak yer alır. Bu kuşaklardan “Menderes Masifi”, tabanda çok kalın bir mikaşist biriminden ve üzerindeki platform tipi karbonatların metamorfizmasıyla oluşmuş bir mermer istifinden ibarettir. Masifin batısında, "İzmir-Ankara Zonu"olarak adlandırılan ve İzmir dolayında genellikle “filiş” karakterli olan bir başka

tektonik kuşak yer alır. Bu zonun batısında bulunan “Karaburun Kuşağı” ise, platform koşullarında çökelmiş kalın bir Mesozoyik karbonat istifinden oluşmaktadır. Üst Kretase sırasında açılmış olan İzmir-Ankara zonunda, bloklu iç yapı sunan “Bornova karmaşığı” (melanjı) bulunmaktadır.

Bu karmaşık birim, kumtaşı-şeyl matriks ile içerisindeki değişik boyutlu platform tipi kireçtaşı bloklarından oluşmuştur. Matriksin yaşı Kampaniyen-Daniyen arasında değişmektedir. Bornova karmaşığı, Daniyen’den sonra ve olasılıkla Geç Eosen sırasında bölgesel metamorfizmasını tamamlamış olan masifin metamorfikleri üzerine itilmiştir.

Temeli oluşturan tüm bu birimler, Neojen yaşlı tortul ve volkanik kayalar tarafından aşıl uyumsuz olarak örtülmüştür.

Orta Miyosen’den itibaren bölgede Neotektonik koşullar geçerli olmaya başlamıştır. Bu evrede, değişik tip ve büyüklükteki bölgesel gerilmelerin etkisi altında kalan tüm birimlerde ve jeolojik ortamlarda deformasyonlar gelişmiş, bunun sonucunda da Batı Anadolu’nun tipik horst-graben yapıları ortaya çıkmıştır.

İzmir çevresinde gözlenen faylar Doğu-Batı ve Kuzeydoğu-Güneybatı uzanım sunar Doğu-Batı gidişli normal faylar Kuzeydoğu-Güneybatı gidişli faylara göre daha geç jeolojik dönemlerde oluşmuştur.

İzmir Körfezi ve Bornova ovası oluşumunu günümüzde de sürdüren bir graben üzerinde yer almaktadır. Büyük ölçekli major gravite fayları Kuzeydoğu-Güneybatı ve yaklaşık Doğu-Batı doğrultu olup, İzmir körfezinin kuzey ve güneyini etkilemiştir. Körfezin kıyılarına paralel yaklaşık D-B doğrultulu İzmir Fayı (Balçova Fayı) körfezin güneyini, Çiğli-Cumhuriyet Mahallesi-Şemikler semti boyunca K70B istikametinde uzanan ve Karşıyaka’nın kuzeyinde D-B yönünde yataylanarak Alaybey-Çay-Osmangazi semtleri yönünde devam eden fayda körfezin kuzeyini şekillendirmiştir.

İzmir metropoliten alanı içerisindeki önemli fay takımları iki grupta toplanabilir: Major faylar K70D ve K85D doğrultularında ve eğimleri 70-80° olup, eğim yönleri körfeze doğrudur. İzmir fayı (Balçova fayı) ve devamı olan Konak ve Pınarbaşı graben fayları bu faylara örnek gösterilebilir. Ayrıca eğim açıları dik ve dike yakın olan K10D ve K50D doğrultulu daha küçük ölçekli faylar Körfezin güneyinde Göztepe’de, Hakimevlerinde, Üçyol’da ve Varyant’ta gözlenmiştir. Minör faylar İzmir Körfezinin kuzeyinde de dasitik tuf ve lavlarda gözlenmiştir.

Planlama alanını da içine alan yaklaşık 215 hektarlık bölgede, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekansal Planlama Genel Müdürlüğü’nün 28.09.2011 tarih ve 102732 sayılı

genelgesi uyarınca hazırlanan imar planına esas jeolojik-jeoteknik etüt raporu, Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca 12.01.2017 tarihinde onaylanmıştır. Raporda; planlama alanı yerleşime uygunluk açısından "**Önemli Alan 5 (ÖA-5)**", "**Mühendislik Problemleri Açısından (Şişme, Oturma, Taşıma Gücü, Sıvılaşma vb.) Önlem Alınabilecek Alanlar**" şeklinde tariflenmiştir.

2.1.3. İklim Yapısı

Planlama alanı, genel olarak İzmir kentinin iklim özelliklerini içermektedir. Akdeniz iklim kuşağında kalan İzmir'de, yazları sıcak ve kurak, kışları ılık ve yağışlı geçmektedir. Dağların denize dik uzanması ve ovaların İç Batı Anadolu eşiğine kadar sokulması, denizel etkilerin iç kesimlere kadar yayılmasına olanak vermektedir. Ancak, İl bütününde yükseklik, batı ve kıydan uzaklık gibi fiziksel coğrafya farklılıkları, yağış, sıcaklık ve güneş açısından önemli sayılabilecek iklim farklılıklarına da yol açmaktadır.

İl bazında yıllık ortalama sıcaklık, kıyı kesimlerde 14-18 °C arasında değişmektedir. En sıcak aylar Temmuz (27.3 °C) ve Ağustos (27.6 °C), en soğuk aylar ise Ocak (8.6 °C) ve Şubat (9.6 °C)'tır. Yazın kıyı kesiminde sıcaklık, deniz melteminin (İmbat) etkisiyle iç kesimlere göre 1-2 °C daha düşük olmaktadır. Kış mevsiminde ortalama 7 °C olan sıcaklık zaman zaman kuzey ve kuzeybatıdan sokulan denizel hava kütlesi nedeniyle düşmektedir.

İzmir'de yağışın aylara ve mevsimlere göre dağılımında önemli farklar vardır. İzmir'de yıllık ortalama yağış miktarı 700 mm. olup yıllık yağışın % 50'den fazlası kış mevsiminde %40- 45'i ilkbahar ve sonbaharda, % 2-4'ü ise yaz aylarında düşmektedir. Kar yağışlı günler sayısı, alçak kesimlerde yok denecek kadar azdır. Yüksek kesimlerde gerek kar yağışlı günler sayısı, gerekse karın yerde kalma süresi artmaktadır.

2.1.4. Nüfus Yapısı

Türkiye İstatistik Kurumu'nun (T.Ü.İ.K) 2016 yılı adrese dayalı nüfus kayıt sistemi sonuçlarına göre, planlama alanında kalan mahallelerin 2008 yılı toplam nüfusu 15094 kişi iken, 2016 yılı toplam nüfusu 15050 kişi olmuştur.

Planlama alanı yakın çevresi; kentin merkezinde, konut kullanımlarının çok yoğun olduğu, yol boyu ticaret ve hizmet fonksiyonlarının bulunduğu bir bölgedir.

T.Ü.İ.K 2016 yılı verilerine göre planlama alanının yer aldığı mahallelerin yıllara göre nüfusları şöyledir¹:

| Mahalle Adı | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Alsancak | 5869 | 6064 | 6123 | 6212 | 6219 | 6053 | 6035 | 6005 | 5978 |
| Kültür | 9225 | 9306 | 9370 | 9348 | 9199 | 9048 | 9051 | 9025 | 9072 |
| Toplam | 15094 | 15370 | 15493 | 15560 | 15418 | 15101 | 15086 | 15030 | 15050 |

Tablo 1: Mahallelere Göre Nüfus

2.1.5. Ekonomik Yapısı

Konak'taki sektörel işgücü dağılımlarında ilk üç sırayı; "İmalat Sanayi, Toptan ve Perakende Ticaret, Lokanta, Oteller ve Toplum Hizmetleri, Sosyal ve Kişisel Hizmetler" sektörlerinin aldığı, İzmir'de ise bu sıranın; "Ziraat, Avcılık, Ormancılık ve Balıkçılık, Toplum Hizmetleri, Sosyal ve Kişisel Hizmetler ve İmalat Sanayi" sektörleri şeklinde oluştuğu ve merkez ilçe olması sebebiyle ziraat sektör payının azaldığı, ancak diğerlerinin İzmir geneliyle örtüştüğü görülmektedir.

Ayrıca; İzmir genelinde işletme ve yatırım belgeli tesis sayısının 187 olduğu görülmektedir. Konak ilçesi 52'si işletme 8'i yatırım belgeli olmak üzere toplam 60 tesisle birinci, Çeşme ilçesi toplam 49 tesisle ikinci ve Selçuk ilçesi toplam 12 tesisle üçüncü sırada bulunmaktadır. Konak'taki bu 60 tesiste toplam 4.692 odada 9.500 yatak kapasitesi mevcuttur.

Ticaret merkezleri, Konak, Çankaya ve Basmane çevrelerinde yoğunlaşmaktadır. İlçede Kasım 2015 itibariyle İzmir Ticaret Odası'na kayıtlı 16.135 firma bulunmaktadır.

2.1.6. Kordon ve Çevresinin Mimari Yapısı

1877 yılında tamamlanan dolgu ve rıhtım inşaatından sonra, ilgili şirketlerce oluşturulan ve en fazla arsayı sağlamayı amaçlayan kordon kıyı parselleri üzerinde mimari, üslup olarak Sakız Tipi, çoğunluğu, bodrum+iki katlı evlerle gelişmesini sürdürmüştür. Kıyıda Gümrük binaları, bazı konsolosluklar, tiyatro ve sinema yapıları ile Posta ve Telgraf İdaresi binaları da yer almaktadır.

¹ Planlama alanının küçük bir kısmı Umurbey Mahallesi'nde kalmakta ise de söz konusu mahallede yerleşik nüfus görece az olduğundan ve planlama alanını etkilemeyeceği değerlendirildiğinden nüfus bilgisi Tablo 1'e eklenmemiştir.



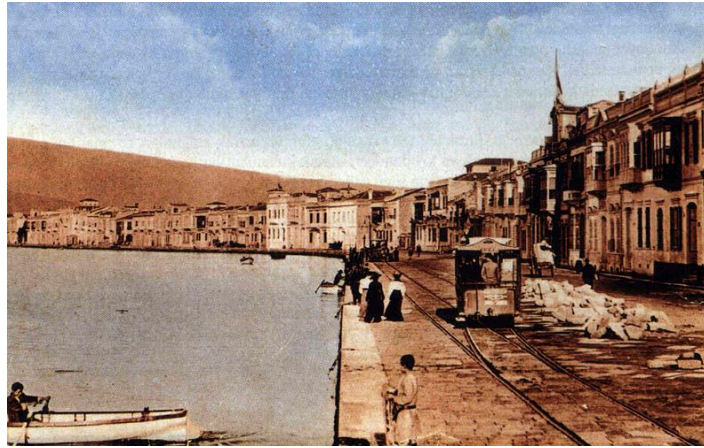
Resim 2: Kordon'da Mimari

1940'lı yıllara kadar bu mimari karakter çok fazla değişmemiştir. Ancak 1922 yangını ile boşalan alanlarda 1930'lu yıllarda (Paralel Cadde), II.Kordon açılmış, yangından etkilenmeyen punta bölgesinde (Gündoğdu Meydanı'ndan sonra) bu cadde 10 mt.lik bir sokak halinde daralarak limana ulaşmaktadır.

1940'lı yılların planlama kararlarıyla Kordon'a cephe veren parsellerde, mevcut gabari içine 4 kat daha sonra 5 kat yükseklikte yeni yapıların yapılmasına, çatı katların tam kata dönüşmesi ile de 6 katlı yapıların gelişmesine olanak tanınmıştır.

1960'lı yılların sonlarında 8 kat kararlarını, 8 kat yüksekliğin içine 9 katın yapılması olanakları izlemiş, böylece Kordon günümüzdeki halini almıştır.

Yangın alanlarından kurtulabilen Alsancak II.Kordon çevresi ve kordona dik inen sokaklarda Levanten Mimarisi olarak adlandırılan yapılardan oluşan mimari çevre karakteristik özelliğini günümüzde de korumaktadır. Ancak birçoğu işlev değiştirerek, bir çoğu ise sadece cephesi korunup, mekan kurgusu ve mekansal düzenlemeleri tamamen değiştirilerek yaşatılmaya çalışılmaktadır.



Resim 3: Kordon'un kıyı ile ilişkisi

Günümüzde I.Kordon'da bir kısmı planlama alanı dışında kalan Gümrük Binaları, Telgraf Şirketi Binası, Pasaport İskelesi binası, Fransız Konsoloslugu, Atatürk Müzesi binası, Alman Konsoloslugu Binası, Yunan Konsoloslugu binası ve üç sivil konut binası dışında 19.yüzyıla ait bir mimari yapı kalmamıştır.

Bu yapılar ise genellikle tek ailenin kullandığı ve çoğunluğu cumbalı konutlardır. Mimari üslup olarak, Batı Anadolu çizgilerine sahip, ancak ege adalarındaki yapılarda bulunan mimari öğeleri de barındıran karma bir tarzdır. Daha çok yüksek gelir grubunun yaşadığı (İngiliz, Fransız, İtalyan, Yunanlı ve Maltalı tüccarlar,vb.) yapılar olmaları nedeniyle Levanten mimarisi adını almışlardır.

Alsancak Levanten yapıları genel olarak dolgu alanlar üzerinde inşa edildiklerinden temellerinde ahşap kazıklar bulunan, dış duvarları kargir olarak yapılan, iç bölmeler ise ahşap olarak yapıp, alçı veya samanlı harç ile sıvanan yapılardır. Cephelerde (bazı binalarda) mermer ya da malta taşı ile kaplama yapılmaktadır. Giriş kapıları çoğunlukla bir niş şeklinde içeriye doğru konumlandırılmış olup, birkaç basamakla çıkılarak ulaşılmaktadır.



Resim 4: 20.yüzyılda Kordon

Giriş kapıları ve pencereler taş söveler ile çerçeveslendirilmişlerdir. Bir çoğunda iki kat arasında bir yaşam mekanı (odalar) bulunmaktadır. Zemin kat kapı ve pencereleri demir kepenklerle korunmaktadır. Üst katlarda ise işlevsel de olan ferforje korkuluklar ile ahşap panjurlar kullanılmıştır.

Evlerin arkalarında daima küçük bir bahçeleri bulunmaktadır. Hepsinin ortak özelliği olan cumbalarında giyotin pencereler ve cumbayı taşıyan dökme demirden göğüsleme (meandros adı verilen) ve payandalar bulunur. Cumbalar sokaktaki yaşamı izlemenin bir

elemanı olmaktadır. Yaşam, iç bahçe ve sokakta ağırlıklı olarak geçmekte olup, ev içinden çok sokağa yöneliktir.

Bu evlerde estetik kaygı ve öğeler yerine daha çok işlevsellik ön planda tutulmuş, malzeme olanakları ve teknoloji rasyonel kullanılmıştır denebilmektedir.

İzmir Kordon'u özetlenen mimari tarzda gelişmiş, ancak sosyal kültürel ve ekonomik anlayış ve süreçler sonunda günümüzdeki şeklini, fiziki doku ve görünümünü almıştır.

2.2. PLANLAMA ALANI VE ÇEVRESİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ

2.2.1. İzmir Kent Tarihçesi

İzmir, geçmişten günümüze sahip olduğu limanı ve art alanına bağlı olarak gelişen ticari kimliğinin yanı sıra, üzerinde yaşattığı kültürel kimlikleriyle Batı Anadolu'nun kozmopolit, önemli bir kıyı ve liman kenti olmuştur.

İzmir kent tarihi ile ilgili yapılan araştırmalar, geçmişinin M.Ö. 3000'li yıllara uzandığını belirlemişken, son yıllarda kentin prehistoryası üzerine Doç. Dr. Zafer Derin tarafından yapılan araştırma ve kazılardaki buluntularla (Yeşilova höyüğü) 8500 yıllık bir geçmişe sahip olduğu tespit edilmiştir.

Kentin kuruluşuna ilişkin çeşitli varsayımlara karşın, İzmir kentinin ilk kez, M.Ö.1102'de Spilos Dağı (bugünkü adıyla Yamanlar Dağı)'nın güney eteğinde bir yarımada olan Bayraklı-Tepekule olarak adlandırılan bölgede, Smyrna adı ile birçok araştırmacıya göre Tantolos tarafından kurulduğu kabul edilmektedir.

Kuruluşunda bir liman kenti olan İzmir, tarihte olduğu gibi tarih öncesinde de birçok uygarlığa (Luvi, Lelejler, Amazonlar, İyonlar, Aolienler, Lidyalılar, Frikyalılar, Kayralılar, Persler, Romalılar) ev sahipliği yapmış ve birçok depreme karşın bunların izlerini taşıyagelmiştir. Kent ikinci kez, M.Ö.334'te Pagos Dağı (Kadifekale) eteklerinde İskender tarafından kurulmuştur. Yeni kurulduğu bölgede de (Pagos Dağının kuzeybatısında) korunaklı bir iç limana sahip olan kent, (Hellenistik dönemde) bugünkü Bahribaba Parkı ile Melez Çayı arasındadır. Kentin siyasi, dini ve ticari merkezi olan Agora, limana yakın konumuyla bu dönemde inşa edilmiştir. M.Ö.133'te Romalıların eline geçen kent, uzun yıllar Doğu Roma İmparatorluğu'na bağlı kalmıştır.

Milattan sonra ilk kez XI. yy.'da Çaka Bey döneminde Batı Anadolu Türk hakimiyetine girmiş ve bu dönemde İzmir Danişmendliler'in merkezi olmuştur. Sonrasında Aydınoğulları yönetimine giren İzmir, iç liman çevresinin alınamaması nedeniyle aşağı-yukarı ya da Müslüman İzmir-Gavur İzmir olarak ikiye ayrılmıştır. Bu durum Aydınoğlu Umur

Bey'in aşağı kaleyi (liman kalesini) almasıyla son bulsa da kesin olarak 1402 yılında Timur'un aşağı kaleyi eline geçirmesi ve yabancıardan arındırmasıyla İzmir, Türkler'in eline geçmiştir.

1420'li yıllarda Osmanlılar'ın hakimiyetine geçen İzmir'in, tarihçilere göre 15.yy.'da devlet eliyle ticari gelişimi engellenmiştir. Bu nedenle İzmir, bu yıllarda küçük kasaba özelliklerini korumuştur. XVI. yy. ile birlikte yeniden canlanan ticaretin yanı sıra, İpek yolunun kapanması ve Batı Anadolu'nun çeşitli limanlarına dağılmış olan hem iç hem de uluslararası ticaretin İzmir'e yığılmasıyla birlikte kent, XVII. yy.'da bir doğu Akdeniz liman kentine dönüşmüştür. Yine, Avrupa'nın, hammadde ihtiyacını karşılamada İzmir limanını tercih etmesi ve Osmanlı'nın vergi avantajları sağlaması, İzmir'in XVII. ve XVIII. yy.'larda ticari merkez olmasına neden olmuştur. Bu yüzyılda, tanınan ticari ayrıcalıklarla yabancılar kıyı kesiminde düzgün yollar üzerinde yer alan ticarethane ve konutlarıyla Frenk mahallesini oluşturmuştur. Kadifekale eteklerindeki yerleşim yeri, Değirmendağı'nda (bugünkü Bahriaba Parkı'nın üstü) yer alan mezarlıklarda son bulurken, Karataş kıyısında da seyrek evlerin bulunduğu belirtilmektedir.

1688'den 1778'e kadar altı ayrı deprem geçiren kentte, 1700'lü yılların sonuna doğru iç liman da dolmuştur. Sel sularının etkisiyle liman giderek dolmuş ve 1701 yılına gelindiğinde İç Liman'ın ağızı tümüyle kapanmış ve bu alan deniz ürünlerinin oluşturduğu bir bataklığa dönüşmüş ve çok geçmeden depo tipi hanlarla dolmuştur. Kıyı boyunca ilerleyen ticari gelişim 18. ve 19. yüzyıllarda Punta ve Gümrük gelişimiyle sürmüştür, 1838'de İngiliz-Osmanlı Ticaret Anlaşması'nın yürürlüğe girmesi, 1857 yılında İzmir-Aydın demiryolu yapımının başlaması ile 1867'de İngilizlere verilen imtiyazla rıhtımın yapılması, zamanla iç limanın dolmasıyla birlikte yeni bir liman yapımı ihtiyacına bağlı olarak ilk rıhtımın (bugünkü Pasaport iskelesinin) yapımı dış ticaret yapısını belirleyen önemli gelişmeler olmuştur.

Yine, 1863'te İzmir-Manisa demiryolu ve Basmane İstasyonunun yapılması, kentin gelişmesinde önemli rol oynamış ve bu hattın Alsancak'a kadar getirilmesiyle kent bu yöne doğru yayılmıştır. Kentin ticari yapısındaki değişim, rıhtımın yapılmasının yanı sıra aynı yıllarda (bugün 1.Kordon olarak nitelendirilen) Kordon'nun oluşumunu da sağlamıştır. İç limanın zaman içinde dolması sonucu 18 yy.'ın başında Konak Meydanı oluşmuştur. 19. yy.'ın başında Sarıkışla'nın yapımı ile kamusal bir alan özelliği kazanmıştır. 1867'de Hükümet Konağı'nın yapılması, 1886'da Konak'ın bitişiğinde, İdadi Binası'nın yapımı ile Konak Meydanı oluşumunu temel olarak tamamlamıştır.

XIX.yy.'ın son çeyreğinde İzmir limanı, Osmanlı'nın en büyük ihracat limanı, İstanbul'dan sonra da ikinci büyük ithalat limanı konumundadır. Öyle ki Osmanlı'nın çöküş sürecine girdiği bu yıllar, İzmir için ticari aktivitenin yoğunlaştığı yıllar olmuştur. 19.yy'dan sonra, demiryolu, liman gibi yatırımların gündeme gelmesi ile demiryolu ve liman birbirini tamamlayan ulaşım sistemleri olarak gelişim göstermiştir. Bu ekonomik yaşam, yabancıların kendi ticaret işleri için servis verebilecek posta bürosu, banka, borsa, sigorta şirketi gibi kurumların oluşmasına ve hanların fonksiyonel değişimine neden olmuştur. Bu yıllardaki Thomas Graves'in haritasına göre; kent, güneyde Eşrefpaşa Parkı (Cici Park) ile Türk-Yahudi Mezarlığı'na (Bahri Baba Parkı) kadar, güneydoğuda ise Kadifekale eteklerinde bulunan Türk mezarlığından başlayıp, Melez Çayı yakınındaki Türk mezarlığına kadar uzanmaktadır.



Resim 5: Zaman Tünelinde Kordon

Kurtuluş Savaşı'nın devam ettiği 1920'li yıllarda ise konut alanları kıyı boyunca devam ederek Karataş-Güzelyalı yönüne ilerlemiştir. Kenti önemli ölçüde etkileyen 1922 yangını sonrası bölgedeki tüm yapı ve sokakları yok olmuş, Cumhuriyetin ilanıyla birlikte planlı dönem de başlamış, bundan sonra yapılan imar planlarıyla kentin yönü belirlenmeye çalışılmıştır. 1925 ve 1955 planlarında öngörülen Alsancak limanının büyük bir ticaret limanına dönüşmesi kararı ile birlikte Halkapınar, Salhane yönündeki gelişmeler, özellikle 20. yüzyıl başlarında ve Cumhuriyet sonrası yaşanan yoğun ticari ilişkilerin sonucunda Alsancak Limanı arkasında gelişen depolama ve sanayi işlevleri Salhane, Bayraklı, Turan kesimlerinde de sürmüştür. 1960'lardan sonraki göç dalgasıyla birlikte kentte gecekonduların oluşmaya başlamış, Gümrük, Basmane ve Cumhuriyet Meydanı çevresi merkezi iş alanı olurken, Alsancak, Göztepe, Güzelyalı ve Karşıyaka üst gelir grubunun yerleşim alanı, Karşıyaka'nın yerleşim yeri ile Hatay orta gelir grubunun yerleşim alanı, kent merkezi de düşük gelir gruplarının yerleşim alanı olmuştur. 1965'te yürürlüğe giren Kat Mülkiyeti Kanunu ile birlikte

Hatay başta olmak üzere kent bütününde düşeyde gözlenen yükselme ile yoğunluk artarak 1970'li yıllarla birlikte kent 76.000 ha'lık alana erişmiştir. Yine bu yıllar sonunda dünyada gelişen korumacılık yaklaşımları doğrultusunda G.E.E.A.Y.K' nun tespit çalışmaları (cami, havra, kilise) başlamıştır.

Kent tarihine ilişkin izlerini (Yeşilova höyüğü, Tepekule, iç kale (Kadifekale), Agora, odeon, tiyatro, stadyum, surlarının küçük bir kısmı, kente su ulaştıran su kemerleri) halen koruyan İzmir, günümüzde de önemli bir ticaret, liman ve kıyı kentidir.

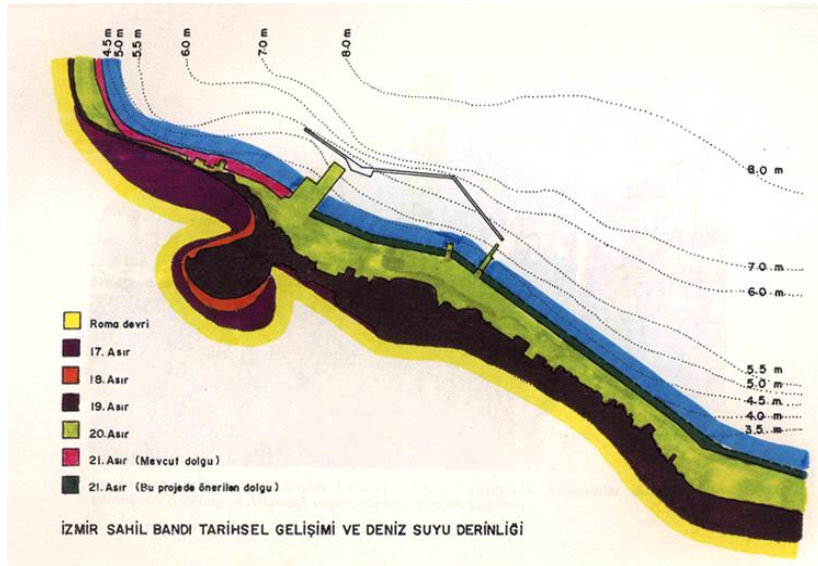
2.2.2. Kordon Tarihçesi

İzmir kentinin Antik çağlardan günümüze kadar, kıyı kesimlerinin doğal ya da yapay olarak çeşitli aşamalarda dolgu işlemleriyle geliştiği bilinmektedir. Yamaçlardan inen derelerin ve çayların yüzyıllar boyunca taşıdığı topraklarla dolan alüvyon alanların yanı sıra, özellikle kentsel gelişmenin zorladığı, ihtiyaç duyulan yerleşme, ulaşım ve depolama alanlarının denizin doldurularak kazanılması girişimlerinin sonucunda kıyı hattı sürekli değişmiştir.

Tarihsel gelişmeler izlendiğinde, Roma döneminden 17.yüzyıla kadar kıyının, bugünkü Kız Lisesi önünden, Kemeraltı Anafartalar Caddesinin arkalarını takip ederek (Kemeraltı yayının dış yüzü) Çankaya ve Punta bölgesinin (yaklaşık bugünkü Kıbrıs Şehitleri Caddesi arkasının), kentin ilk kıyı bandı olduğu bilinebilmektedir.

17.yüzyılda Kemeraltı Anafartalar Caddesinin iç limana bakan kısmında ve I. ve II.Beyler, Elhamra, SSK İşhanı, Hükümet Konağının olduğu bölümlerin doldurulduğu izlenebilmektedir.

18.yüzyılda, İçliman çevresinde bir kuşağın doldurularak içkalenin bulunduğu alanın daraltıldığı görülmektedir. Bu yüzyıldan başlayarak kentin dış ticaretindeki gelişmelere paralel olarak kıyı kullanımında da önemli değişiklikler meydana gelmiştir.

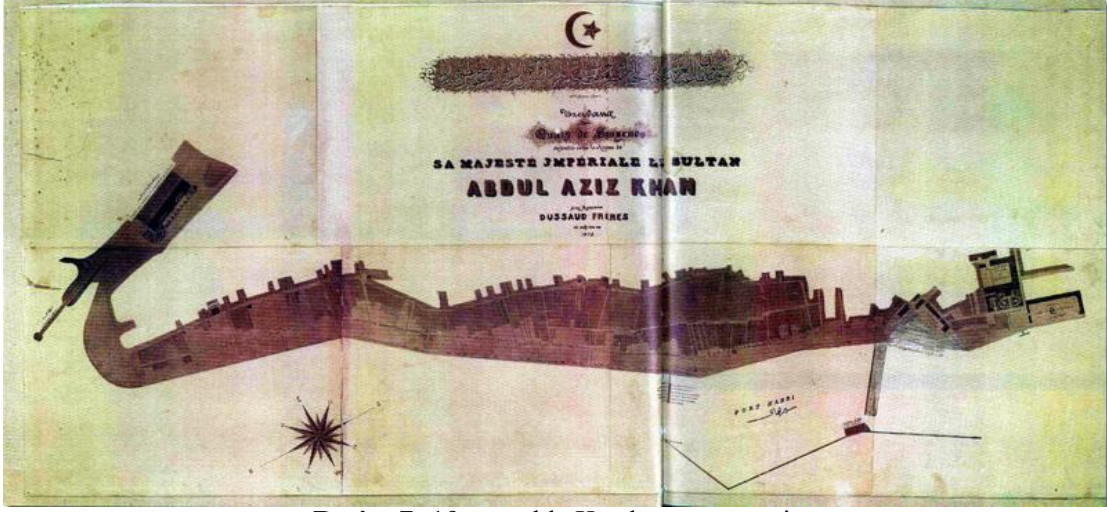


Resim 6: Kıyı Kenar Çizgisi'nin tarihsel süreç içerisinde değişimi

Zaman içinde iç limanın dolmasıyla birlikte yeni bir liman yapımı ihtiyacına bağlı olarak ilk rıhtımın bugünkü Pasaport iskelesi olarak bilinen alanda yapıldığı çeşitli kaynaklarda belirtilmektedir. Deniz ticaretinin gelişimine bağlı olarak rıhtımın da bu süreçte önem kazandığını ve kentin gelişimine paralel bir gelişme seyrettiğini söylemek mümkündür.

1867 yılında yaşanan depremle mevcut rıhtımın kullanılamaz hale gelişi sonrası yeni liman projesi önem kazanmış ve bu projeye göre, Sarıkışla'dan başlayıp, Tuzla Burnu'ndaki Alsancak Garında sona erecek ve uzunluğu 3.800 metre olacak şekilde dolgu öngörülmüştür. Dolgu kıyısındaki 18 metrelik alan rıhtıma aittir ve üzerine bir tramvay hattı döşenecektir. Kordon'un güney mendireğinden kuzey mendireğine 600 metrelik alan rıhtım olarak planlanmıştır.

19.yüzyılın ilk ve ikinci yarısında İçkale ve İçliman tamamen ortadan kalktığı, yaklaşık bugünkü Kızlarağası Hanı, Hisar Önü ve Mimar Kemalettin Caddesi, Çankaya, Ticaret Lisesi, Kıbrıs Şehitleri Caddesi ile II.Kordon arası bölgelerin doldurma yoluyla geliştiği ve dolgu alanlar üzerinde kentsel gelişmenin hızla ilerlediği görülmektedir.



Resim 7: 19.yüzyılda Kordon ve çevresi

19.yy'dan sonra, demiryolu, liman gibi yatırımların gündeme gelmesi ile demiryolu ve liman birbirini tamamlayan ulaşım sistemleri olarak gelişim göstermiştir. Bu ekonomik yaşam, yabancıların kendi ticaret işleri için servis verebilecek posta bürosu, banka, borsa, sigorta şirketi gibi kurumların oluşmasına ve hanların fonksiyonel değişimine neden olmuştur.

20.yüzyılda, Karantina, Konak arasında bugünkü yapıların bulunduğu adalar ile gümrük binaları çevresi ve II.Kordon ile I.Kordon arasında bulunan alanların dolduğu, 19.yy'ın ikinci yarısında, 1876 yıllarında ise Rıhtımın inşa edilerek I.Kordonun oluştuğu izlenmektedir.

19 Mayıs 1919'da başlayan Türk Ulusal Kurtuluş Savaşı, işgal ordularının İzmir Rıhtımından atılmasıyla son bulmuş, milli tarihimizde İzmir rıhtımı bu çok önemli olayın cereyan ettiği bir alan olarak yerini almıştır.



Resim 8: Türk Ordusu'nun İzmir'e girişi

11 Eylül 1922'de çok farklı noktalardan başlayan yangın hızla genişlemiş, bölgedeki tüm yapı ve sokakları yok etmiştir. 1922 yangını, o dönemdeki yapıların günümüze ulaşmasını engellemiştir. Bu yangında, Fevzipaşa Bulvarı'ndan itibaren Alsancak'a kadar büyük bir sahil şeridi yok olmuştur.

Kordon'un parçası olan Cumhuriyet Meydanının yapımı 1925 yılında tasarlanmış, Atatürk Anıtı 1929 yılında projelendirilerek İtalyan heykeltıraş Canonica'ya ısmarlanmışsa da ekonomik bunalım nedeniyle ancak 1932'de dönemin Belediye Reisi(Başkanı) Behçet Uz'un çabaları ile tamamlanmıştır.

1990'larda I.Kordonun yer yer 80 ile 100m. arasında Alsancak Limanından Gümrük binalarına kadar doldurulması projelendirilmiş, ancak bu kıyı kuşağında, Konak Meydanı, Cumhuriyet Meydanı ve arası "Tarihi Sit" alanı olarak tescil edildiğinden doldurulamamıştır.

1997 yılında ise Alsancak Limanı Cumhuriyet Meydanı arasında kalan kıyıda (I.Kordon) 80-100 mt. genişliğinde doldurma işlemi yapılarak 6 ayda kaba dolgu tamamlanmış kıyı hattında anroşman ve kronman betonlarıyla dolgunun sabitlenmesi çalışmaları 1999 yılı sonuna kadar sürmüştür.

Görüldüğü gibi, tarihsel dönemler içinde bulunan ekonomik, politik ve kentsel karar süreçleri İzmir kıyı bandında sürekli değişimler ortaya çıkarmış, bu değişimler çeşitli anlayışlarla günümüze kadar sürmüştür.

2.3. İZMİR KENTİNİN PLANLAMA TARİHİ

Gerek coğrafi yapısı, gerekse 19.yy.da Avrupa-Akdeniz ticaretindeki önemli konumu nedeni ile Anadolu'nun batısındaki en gelişmiş yerleşme olmasına karşın, İzmir ve yakın

çevresinin Cumhuriyet dönemine kadar kapsamlı bir planlama çalışmasına konu olduğu söylenemez.

1925 yılına gelindiğinde, İzmir'in ilk planlarının Fransız Rene ve Raymond Danger kardeşler tarafından hazırlandığı görülmektedir. Yine Fransız plancı Prost'un katkılarıyla yapılmış olan plan ise benzer biçimde yangın alanları ve yakın çevresiyle sınırlı kalmıştır. Her iki planın da genel şeması, geometrik düzen, geniş caddeler ve düzenlemenin merkezini toplayan büyük park alanıdır.

Daha sonraları Fransız Mimar Le Corbusier İzmir'in planlama çalışması için Bakanlık tarafından 1939 yılında görevlendirilmiştir. İkinci dünya savaşı sürecinde, 1931-1945 yılları arasında İzmir'de imar ve inşaat faaliyetleri önemli ölçüde durmuştur. Le Corbusier 1948 yılında İzmir için bir plan (taslak) hazırlamışsa da bu hiçbir zaman uygulama aşamasına getirilememiştir.

1950 yılında kent nüfusu 230 bin iken, 2000 yılında 400.000'e ulaşacağı hesabı ile Uluslararası İzmir Şehir İmar Planı yarışması düzenlenmiştir. Prof. Mimar Kemal Ahmet Aru, Mimar Emin Canbolat, Mimar Gündüz Özdeş'ten oluşan ekibin kazandığı yarışma sonunda hazırlanan imar planları 1955 yılında onanmıştır. Henüz bütünleşmiş bir plana sahip olan İzmir, 1950'lerin sonlarında hızlanan göç, göçe dayalı nüfus artışı ve gecekondulaşma karşısında yeniden planlama arayışına ve kapsamlı revizyon çalışmalarına ihtiyaç duymaya başlamıştır. 2000 yılı için öngörülen 400.000 kişilik nüfus, 1960'lı yılların ilk yarısında aşılmıştır.

1960'lı yılların Planlı Kalkınma Politikaları sonucunda Devlet Planlama Teşkilatı kurulmuş, ülke genelinde gelişmeyi ve ana yatırım kararlarını mekana yansıtacak planlama eylemi için İmar ve Planlama Genel Müdürlüğü ve Metropolitan Alan Nazım İmar Planı Büroları kurulmuştur. İzmir Metropolitan Alan Nazım İmar Planı Bürosu da bu Genel Müdürlüğe bağlı olarak 1965 yılında kurulmuştur. Ayrıntılı araştırmalarla yapılan çalışmalar sonunda bu büronun hazırladığı 1/25.000 ölçekli İzmir Metropolitan Alan Nazım İmar Planı ve raporu 1973 yılında İmar ve İskan Bakanlığınca onanmıştır.

04.01.1973 tarihinde İmar İskan Bakanlığınca onaylanan 1/25.000 ölçekli İzmir Metropolitan Alan Nazım İmar Planı, kentte bugüne kadar yapılmış çeşitli plan ve uygulamalar nedeniyle geçerliliğini fiilen yitirmiş olduğu gerekçesiyle, 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 9.maddesi gereği Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca 07.05.2003 tarihinde iptal edilmiştir.

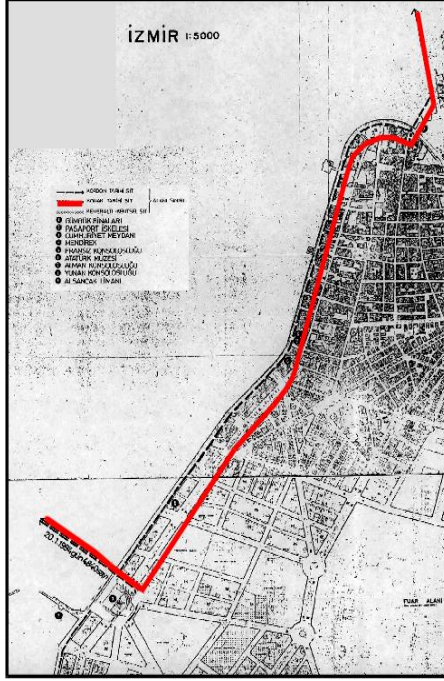
1973 Planının ana kararlarını değiştiren ve yukarıda tanımlanan yatırım kararları ve uygulamalar nedeniyle çeşitli ölçeklerdeki güncel planlar esas alınarak 1989 tarihinde 1/25.000 ölçekli İzmir Büyükşehir Bütünü Nazım Plan Revizyonu yapılmıştır. Anılan plan da 2002 yılında, Büyükşehir Belediyelerinin 1/25.000 ölçekli plan yapma yetkisinin bulunmadığı gerekçesi ile geçersiz kılınmıştır.

2004 yılında yürürlüğe giren 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu uyarınca, Büyükşehir Belediyesi yetki alanının bütünsel bir yaklaşımla ele alınarak, mekansal gelişme bütünlüğünün planlı olarak sürdürülmesinin sağlanması amacıyla, İzmir Büyükşehir Belediyesince 1/25.000 ölçekli Plan hazırlanmıştır. Bugün yürürlükte olan, İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin yetki alanının tamamını kapsayan, 1/25.000 ölçekli İzmir Büyükşehir Bütünü Çevre Düzeni Planı, İzmir Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 12.09.2012 tarih ve 05.843 sayılı kararı ile onaylanmıştır. 1/25.000 ölçekli Planda; planlama alanı, İzmir Kentinin 1. Derece Merkezi olarak tanımlanmaktadır.

3. PLANLAMA ALANI YAKIN ÇEVRESİ ÖZEL KANUNLARA TABİ ALANLARA İLİŞKİN BİLGİLER

Tarihsel süreç içinde limanla bağlantılı bir ulaşım aksı olan Kordon, zamanla ve günümüzde kentlilerce rekreatif amaçlı kullanılan kentsel bir mekan haline dönüşmüştür. Ayrıca, kent merkezinde yer alan planlama alanında kalan Kordon'un güneyinde “Pasaport-Gümrük Tarihi Sit Alanı”, “Konak Tarihi Sit alanı”, “Mimar Kemalettin Kentsel Sit Alanı” ve “Kalearkası Kentsel Sit Alanı”, doğusunda “Alsancak Kentsel Sit Alanı”, güneydoğusunda ve doğusunda “Fuar/Kültürpark 2. Derece Doğal Sit+Tarihsel Sit Alanı”, güneyinde ve güneydoğusunda “Kemeraltı Kentsel+3. Derece Arkeolojik Sit Alanı” yer almakta olup, planlama alanı belirtilen sit alanları ile etkileşim içindedir.

İzmir 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunun 27.02.1998 tarih 7089 sayılı kararı ile Cumhuriyet Meydanı-Alsancak Limanı arası “Tarihi Sit” alanı olarak tescil edilmiştir. Söz konusu Kurul kararı ile belirlenen Tarihi Sit Alanı'nın anılan Kurul kararı eki sit paftasında, sit sınırının deniz tarafında oklarla işaretlendiği ve kapatılmadığı tespit edildiğinden sit sınırlarının netleştirilebilmesi amacıyla, söz konusu sit sınırları, Koruma Bölge Kurulunun 17.05.2013 tarih, 1309 sayılı kararı ile kapatılarak son şeklini almıştır.



Resim 9: İzmir 1 Numaralı KTVKK'nun 27.02.1998-7089 sayılı kararı ile tescillenen Kordon Tarihi Sit Alanı



Resim 10: İzmir 1 Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulunun 17.05.2013-1309 sayılı kararı ile sınırları kapatılan Kordon Tarihi Sit Alanı

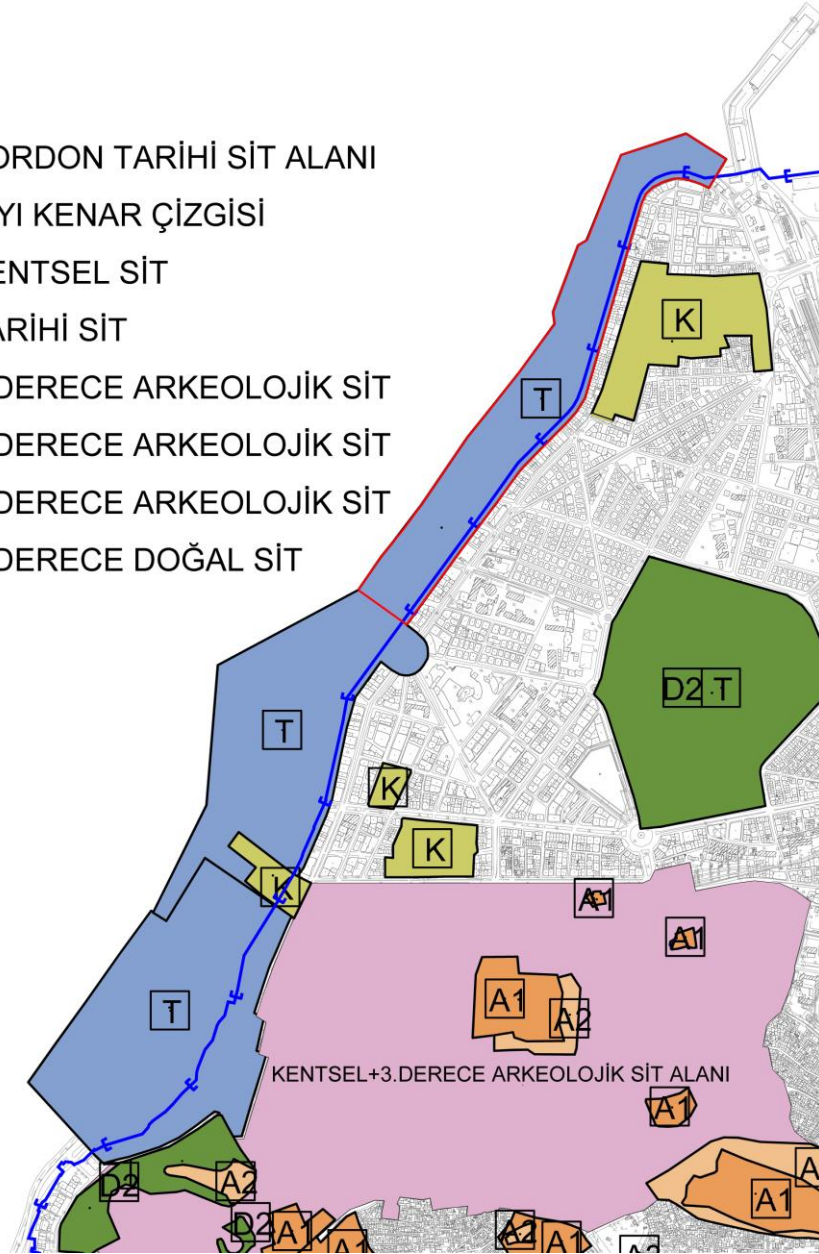
Planlama alanı çevresinde korunması gerekli kültür varlığı olarak tescilli taşınmazların yanısıra, sit alanları da bulunmaktadır. Planlama alanı çevresindeki sit alanları şu şekildedir:

- Planlama alanının güneyinde,
 - Cumhuriyet Meydanı ile tarihi süreçte Gümrük binası ve balık hali olarak kullanılan tescilli yapının da içinde yer aldığı Pasaport-Gümrük arasını kapsayan ve İzmir 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunun 20.1.1994 tarih, 4840 sayılı kararı ile tescillenerek Koruma Bölge Kurulunun 17.05.2013 tarih, 1311 sayılı kararı ile sit sınırı kapatılan “Pasaport-Gümrük Tarihi Sit Alanı”,
 - Mimar Kemalettin Moda Merkezi olarak adlandırılan bölgeyi kapsayan ve İzmir 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunun 23.06.1988 tarih ve 391 sayılı kararı tescillenerek 21.06.2002 tarih ve 9997 sayılı kararı ile sınırı yeniden belirlenen “Mimar Kemalettin Kentsel Sit Alanı”,
 - İzmir'in ilk toplu işyeri olan Kalearkası olarak adlandırılan bölgeyi kapsayan İzmir 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunun 10.03.2005 tarih, 385 sayılı kararı ile tescillenen “Kalearkası Kentsel Sit Alanı”,

- Planlama alanının doğusunda,
 - Fuar/Kültürpark Alanını kapsayan ve İzmir 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunun 12.11.1992 tarih, 4092 sayılı kararı ile tescillenen “2.Derece Doğal Sit+Tarihsel Sit Alanı”,
 - Alsancak bölgesinin bir kısmını kapsayan ve İzmir 1 Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulunun 09.05.2017 tarih ve 5948 sayılı kararı ile tescillenen 20.12.2017 tarih 6917 sayılı kararı ile sınırları düzeltilen “Alsancak Kentsel Sit Alanı”,

bulunmaktadır.

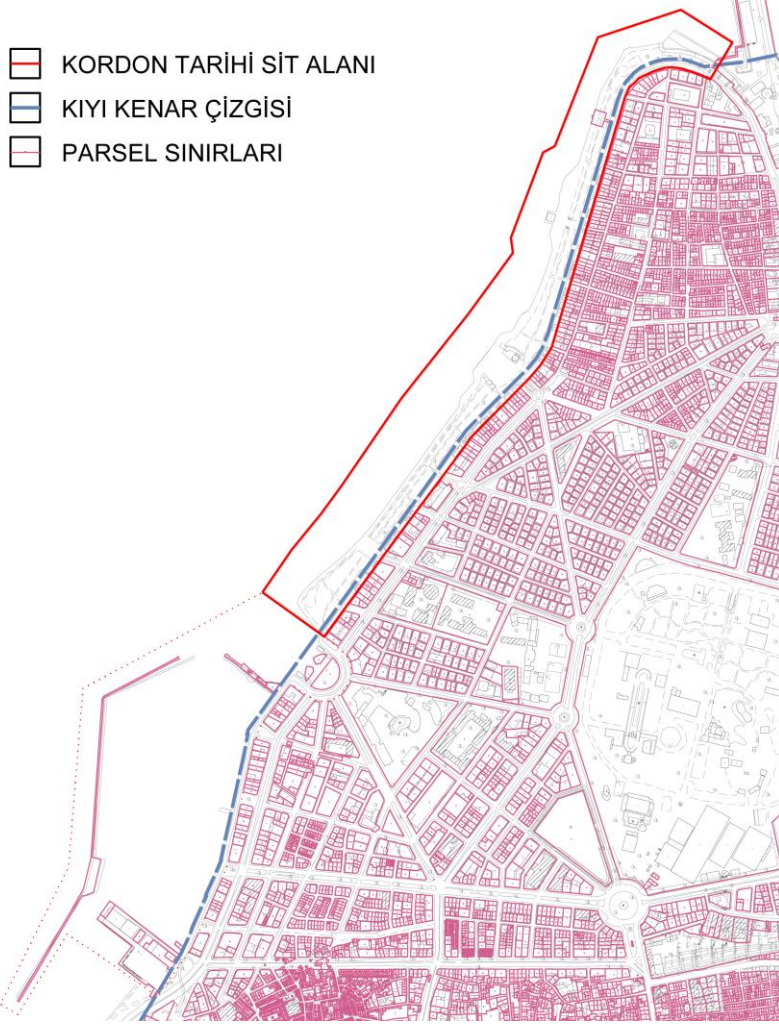
-  KORDON TARİHİ SİT ALANI
-  KIYI KENAR ÇİZGİSİ
-  K KENTSEL SİT
-  T TARİHİ SİT
-  A1 1.DERECE ARKEOLOJİK SİT
-  A2 2.DERECE ARKEOLOJİK SİT
-  A3 3.DERECE ARKEOLOJİK SİT
-  D2 2.DERECE DOĞAL SİT



Harita 12: Sit Alanları

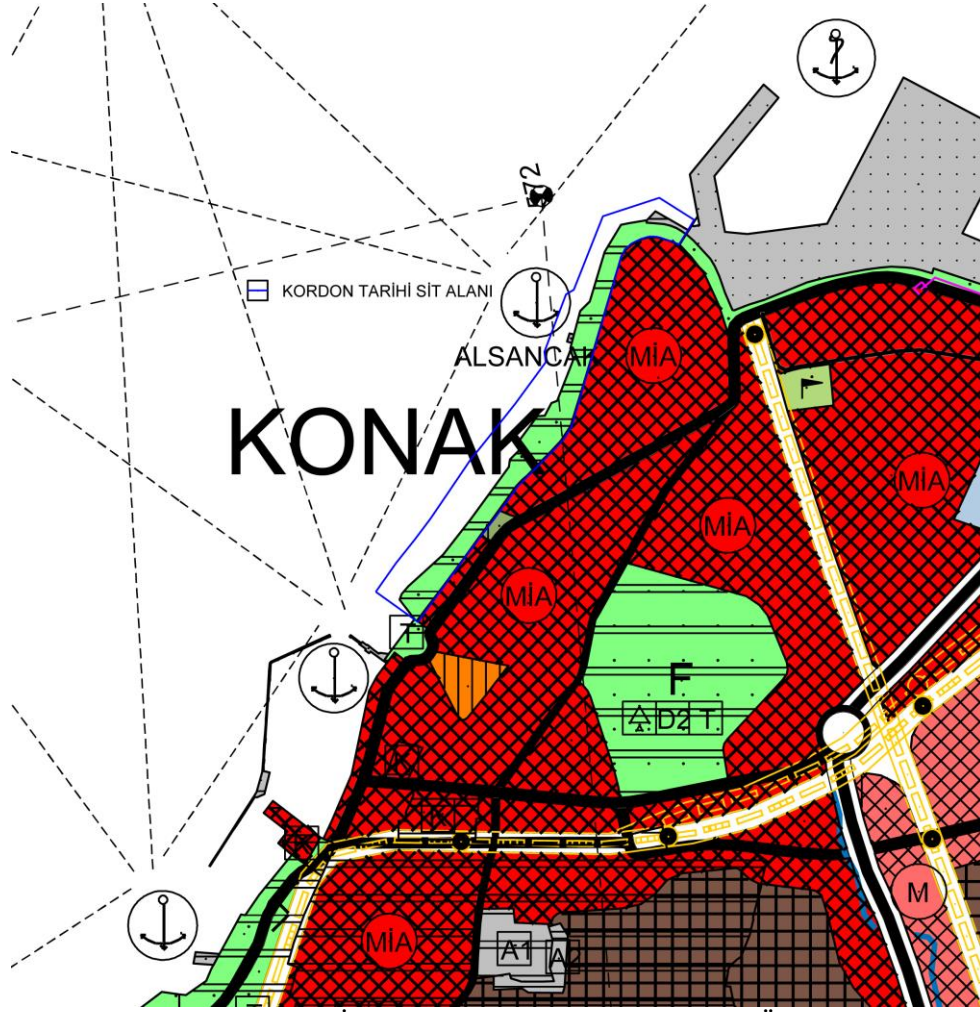
4. MÜLKİYET BİLGİLERİ

Planlama alanı Devletin Hüküm ve Tasarrufu Altındaki Alanlar içerisinde kalmakla birlikte, alan içerisinde özel mülkiyet yer almamaktadır. Tapu ve Kadastro Genel Müdürlüğü'nün Web Tapu sistemi üzerinden alınan veriler doğrultusunda planlama alanı içerisinde yer alan Konak İlçesi, Alsancak Mahallesi, 2363 ada, 1 parsel İzmir Gençlik ve Spor İl Müdürlüğü'ne aittir.



5. ÜST ÖLÇEK PLAN KARARLARI

Çevre ve Şehircilik Bakanlığının 30.12.2014 tarih ve 21137 sayılı Olur'u ile onaylanan plana askı süresi içerisinde yapılan itirazların değerlendirilmesi sonrasında, Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca 16.11.2015 tarihinde yeniden onaylanan İzmir-Manisa Planlama Bölgesi 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planında; "Tarihi Sit Alanı" gösterimi bulunan planlama alanı, "Bölge Parkı/Büyük Kentsel Yeşil Alan" ve "Liman/Liman Geri Sahası" kullanımlarında kalmakta olup, ayrıca bir kısmı "Mania Sınırı" içinde yer almaktadır.



Harita 15: Kordon Tarihi Sit Alanı, İzmir Büyükşehir Bütünü 1/25.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı

5.1. Kordon ve Planlama Alanı İmar Planı Süreci

Tarihsel süreçteki kente yönelik planlama çalışmaları, Kordon'un fiziki ve fonksiyonel olarak biçimlenmesinde etkili olmuştur.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında Belediye tarafından Fransız kent plancısı Rene Danger'e hazırlatılan imar planı(1925) 1950'li yıllara kadar uygulanmış, bugünkü Lozan, Montrö, Basmane gibi meydanlar, yakınlarındaki bulvarlar ve bu meydanları birbirlerine bağlayan ana yollar bu planın ana çizgilerini oluşturmuştur. Planın diğer önemli yanı, Alsancak-Halkapınar arasında kalan burunda yeni bir liman öngörmesidir. Kıyının bu bölümünde iki önemli kısım bulunmaktadır. Bunlardan birincisi İzmir'in tören alanı olan ve Fransız tasarımcı René Danger tarafından düzenlenen Atatürk Anıtı'nın bulunduğu Cumhuriyet Meydanı'dır.



Resim 11: Pasaport İskelesi ve Liman

1950–1970 döneminde kent için iki planlama girişiminde daha bulunulmuştur. Cumhuriyet döneminden sonra 1950'lere kadar yavaş gelişen nüfus artışı ve kentleşme, 1950'lerden sonra büyük hız kazanmıştır. Kent bütünündeki gelişim 1950–1955 kesitinde çevre yerleşmelerin önem kazandığını ve artan nüfusun merkezden çok, çevre yerleşmelerde yer seçtiğini göstermektedir.

1950'lerde ülke ölçeğinde kentleşmenin hızlanması ve İzmir'in de bu göçten önemli bir pay alması yeni plana olan gereksinimi artırmıştır. İzmir Belediyesince plan hazırlanması amacıyla düzenlenen yarışma ile Kemal Ahmet Aru ve ekibinin planı birinci seçilmiştir. İmar ve İskan Bakanlığınca 16.05.1955'te onaylanan ve yarışmayı kazanan Kemal Ahmet Aru, Emin Canpolat ve Gündüz Özdeş tarafından hazırlanan 1/2000 ölçekli planda, Atatürk ve Cumhuriyet Bulvarlarına bakan cephelerde 21.80m. yapılaşma koşullu Ticaret kullanımı önerilmiştir. Pasaport ve Cumhuriyet Meydanı arası 27.11.1978 tarihinde Turizm Yerleşme Alanı olarak belirlenmiş, bölgenin ana kullanım kararı olarak da ticaret öngörülmüştür. Ancak, kentin hızlı gelişimi, planı yetersiz kılmıştır. Konak ve Gümrük arasında bir yolcu limanı oluşturulması, Alsancak limanının bir ticaret limanına dönüşmesi sürecinin de hızlandırılması plan kapsamında ele alınan çalışmalardır. Alsancak limanının yüzeyindeki alanlarda yer alan sanayi tesisleri korunurken, bu alanın Halkapınar ve Salhane yönünde genişlemesi planlanmıştır.



Resim 12: Kordon'a cephe veren yapılar

Planlama alanını da kapsayan ilk 1/1000 ölçekli imar planı, Büyükşehir Belediyesi Başkanlık Makamınca 24.01.1985 tarihinde onaylanan Alsancak İmar Planıdır.

1990'lı yıllarla birlikte Kordon, kentin ulaşım ana omurgasının bir parçası olarak tasarlanmış ve İzmir-Çeşme Otoyolunun İzmir Kent içi geçişini sağlamak üzere, 1980'li yıllarda Güzelyalı'dan Gümrük binalarına kadar doldurulan körfezde, Kent içi geçişi bağlantısının tamamlanması amacıyla Gümrük Binaları–Alsancak Limanı arası 80-100m. genişliğinde doldurularak bilinen adıyla "Kordonyolu"nun, resmi adıyla "*İzmir Çeşme Otoyolu İkiztepe-Konak-Halkapınar Kent İçi Geçiş Projesi*"nin yapılmasına yönelik plan çalışmaları başlatılmıştır. 1.Kordon'un, Alsancak Limanından Gümrük binalarına kadar doldurulmasını ve 2x3 izli bir yol geçişini öngören söz konusu projeye ilişkin 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı, 09.04.1992 tarihinde, sonrasındaki nazım imar planı değişikliği ise 02.12.1992 tarihinde onaylanmıştır.

Meslek odaları tarafından söz konusu projenin gerçekleştirilmesine olanak sağlayacak imar planının iptali talebiyle konu yargıya taşınmış, bu süreci takiben İzmir 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunun 20.01.1994-4840 sayılı kararı ile Kordon'un Gümrük-Cumhuriyet Meydanı arasını kapsayan kısmı, "Tarihi Sit Alanı" olarak tescillenmiştir. Çeşitli aşamalar sonunda 19.06.1996 tarihinde İdare Mahkemesi 1/5000 ölçekli plan değişikliğini iptal etmiştir.

O tarihlerde söz konusu projeye yönelik yoğun bir yargı süreci yaşanmıştır. Bu kapsamda, yerel yönetim, belirtilen projenin hayata geçirilmesine engel olarak gördüğü idari kararları (sit alanı kararları) yargıya taşırken, meslek odaları da bu projenin uygulanmasına olanak sağlayan imar planı/plan değişikliklerine ilişkin Belediye Meclis kararlarını iptal edilmesi talebiyle yargıya taşımıştır. Planlama alanını da kapsayan Kordonyolu'na ilişkin

1992 yılından sonraki imar planı/sit alanı ilanı/muhtelif Koruma Kurulu kararları ile dava süreçleri kronolojik olarak şu şekildedir;

- İzmir 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 20.01.1994 tarih, 4840 sayılı kararı ile Kordonyolu'nun Pasaport-Gümrük arası kısmı Tarihi Sit Alanı olarak tescillenmiştir.
- İkiztepe-Konak-Halkapınar kent içi geçişinin İkiztepe-Gümrük arası 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı 24.2.1994 tarihinde onaylanmıştır.
- İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin, Pasaport-Gümrük Tarihi Sit Alanı'nın tescillenmesine ilişkin 20.01.1994-4840 sayılı Kurul kararının iptali talebiyle açtığı dava, 4. İdare Mahkemesince reddedilmiş, temyiz talebi de Danıştay Altıncı Dairesi tarafından 16.12.1997 tarihinde reddedilerek yerel mahkeme kararı onanmıştır.
- Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca, Gümrük-Halkapınar Kavşağı arası 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı 15.11.1996 tarihinde, Cumhuriyet Meydanı-Alsancak Limanı arası 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı da 09.01.1997 tarihinde onaylamış ve Alsancak Limanından başlamak üzere Cumhuriyet Meydanı yönünde dolgu işlemi başlatılmıştır.
- Aynı süreçte, Kordon'un bir kısmını kapsayan ve Bakanlıkça 15.11.1996 tarihinde onaylanan Nazım İmar Planının Cumhuriyet Meydanı-Halkapınar Kavşağı arası kara tarafını kapsayan 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı, İzmir Büyükşehir Belediye Meclisince 10.07.1997 tarih, 05/186 sayılı kararı ile onaylanmıştır.
- Bakanlık tarafından 06.02.1998 tarihinde onaylanan plan değişikliği ile; Gümrük-Cumhuriyet Meydanı arasındaki bölüme ilişkin onamanın iptali ile Kurul kararına uyulacağına dair plan notu eklenmiştir.
- İzmir 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu 27.02.1998 tarih 7089 sayılı kararı ile Gümrük-Cumhuriyet Meydanı arasından sonra Cumhuriyet Meydanı-Alsancak Limanı arasını da "Tarihi Sit Alanı" olarak tescillemiştir.
- Koruma Kurulunun 25.03.1998-7894 sayılı kararında; İzmir-Çeşme Otoyolu kapsamında Kordon'da yapılan dolguya ilişkin olarak Kurulun 1994 yılındaki 4840 ve 1998 yılındaki 7089 sayılı kararlarıyla Tarihi Sit Alanı olarak tescillenen Gümrük-Alsancak Limanı arasında sürsajın kaldırılması, Kordon bölgesinde tarihsel sitin anlamına uygun düzenlenebilmesi için T.C. Genelkurmay Başkanlığının görüşü alınarak Tarihi Sit Alanının ulusal bir yarışmayla düzenlenmesinin ilgili kamu kuruluşlarınca sağlanması, her türlü çalışma için Kurula başvurulması ve Koruma Amaçlı İmar Planı hazırlanması gerektiğine karar verilmiştir.

- İzmir Büyükşehir Belediye Meclisinin 28.05.1998 tarih 05.156 sayılı kararı ile Konak-Cumhuriyet Meydanı arasına yönelik 1/5000 ve 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planları uygun görülerek, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı ile İzmir 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'na gönderilmek üzere tavsiye kararı alınmıştır.
- Ancak, Bakanlık tarafından 15.11.1996 tarihinde onaylanan 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı, İzmir Mimarlar Odası ve İzmir Barosunun açmış olduğu dava sonunda Danıştay Altıncı Dairesi'nin 24.11.1998 tarihli kararı ile iptal edilmiştir. Bayındırlık İskan Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, İzmir Büyükşehir Belediyesi ile Konak Belediyesinin temyiz istemi de Danıştay Dava Daireleri Genel Kurulu'nun 22.10.1999 tarihli kararı ile reddedilerek Danıştay Altıncı Dairesi kararı onaylanmıştır.
- İzmir 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu 06.05.1999 tarih 7934 sayılı kararı ile Tarihi Sit Alanı olarak tescilli olan Kordon'da geçici düzenleme yapılmasına izin vermiş ve söz konusu Kurul kararı doğrultusunda Cumhuriyet Meydanı-Alsancak Limanı arası dolgu alanı, rekreatif kullanımlı yeşil alan olarak düzenlenmiştir.
- Koruma Kurulu kararları ile Danıştay Altıncı Dairesi kararı doğrultusunda hazırlanan Konak, Kordon Koruma Planı ve Liman-Halkapınar bağlantısının Kıyı Kanunu kapsamı dışında kalan kısmının 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı, Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 17.12.1999 tarih ve 05/268 sayılı kararı ve İzmir 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunun 17.2.2000 gün ve 8349 sayılı kararı ile Konak Meydanındaki viyadük ayaklarının hemzemin olarak çözülmesi koşuluyla uygun bulunarak Büyükşehir Belediyesi Başkanlık Makamınca 18.05.2000 tarihinde onaylanmıştır.
- Bahsi geçen koruma amaçlı nazım imar planı doğrultusunda, Konak Belediye Meclisinin 30.06.2000 tarih 4477/4752 sayılı kararı ile; Kordon'un Cumhuriyet Meydanı-Alsancak Limanı arası kısmını kapsayan ve kıyı kenar çizgisinin kara tarafına yönelik Konak-Alsancak Kıyı Kesimi 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planı uygun bulunmuştur. Ancak, Kurul'un 17.02.2000-8349 sayılı kararının iptali istemiyle açılan dava süreci devam ettiğinden, 04.03.1998-21 sayılı İlke Kararı uyarınca söz konusu plan Kurulca değerlendirmeye alınamamıştır.
- Söz konusu 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planına yönelik Koruma Kurulunun 30.11.2000-8988 sayılı kararında; bahsi geçen plan prensipte uygun bulunmakla

birlikte, tarihi sit alanı bütününe kapsayan 1/5000 ve 1/1000 ölçekli koruma amaçlı imar planının iletilmesine karar verilmiştir.

- Ancak, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından, İzmir 3. İdare Mahkemesi'nin 2000/244E. sayılı dosyası ile açılan dava sonunda, 20.12.2000 tarih, 2000/969 sayı ile kararı ile; Bayındırlık Bakanlığı temsilcisinin çağrılı olmadığı gerekçesiyle, Koruma Kurulunun 17.2.2000 tarih 8349 sayılı kararının yürütmesinin durdurulmasına karar verilmiştir.
- Kurulun 17.02.2000-8349 sayılı kararının 3. İdare Mahkemesince iptali sonrasında, 30.11.2000-8988 sayılı kararı doğrultusunda iletilen 1999 yılı onaylı 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı, Kurulun 23.02.2001 tarih 9187 sayılı kararı ile uygun görülmüştür.
- Sonraki süreçte, Kordon'un Gümrük-Cumhuriyet Meydanı arasını kapsayan kısmı, 1/5000 ölçekli Konak-Kemeraltı ve Çevresi Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı kapsamında, Kurulun 14.10.2002-10138 sayılı kararı ile uygun bulunarak İzmir Büyükşehir Belediye Meclisinin 04.11.2002 tarih 05.85 sayılı kararı ile yeniden onaylanmıştır.
- Kordon Tarihi Sit Alanı'nın Cumhuriyet Meydanı-Alsancak Limanı arası ile Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın Halkapınar, Zafer Payzın Köprülü Kavşaklarının planda belirlenmesi istemi doğrultusunda sit alanı dışında, 22.10.1999 tarihinde mahkeme tarafından iptal edilmiş olan Liman, Halkapınar, Zafer Payzın Köprülü Kavşakları ulaşım bağlantılarını içeren Alsancak Limanı'ndan Halkapınar Kavşağına kadar uzanan kıyı hattını kapsayan Alsancak Kıyı Kesimi Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı ve Halkapınar-Zafer Payzın Kavşakları Nazım İmar Planı, İzmir Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 10.11.2003 tarih 05.233 sayılı kararı ile uygun bulunarak Başkanlık Makamınca 13.01.2004 tarihinde onaylanmıştır.
- Anılan Nazım İmar Planına yönelik Kurul görüşü alınmış; İzmir 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Müdürlüğü 16.12.2003 tarih 3267 sayılı yazısında; 10.11.2003 tarih 05.233 sayılı Meclis kararı eki Koruma Amaçlı Nazım İmar Planının, Koruma Kurulunca değerlendirilen plan ile herhangi bir farklılığın bulunmaması nedeniyle Kurulun 23.02.2001 tarih 9187 sayılı kararının geçerli olduğunu belirtmiştir.
- Söz konusu koruma amaçlı nazım imar planları doğrultusunda Konak Belediye Meclisinin 27.02.2004 tarih 4823/5279 sayılı kararı ile uygun bulunarak 2863 sayılı

yasa kapsamında Koruma Kuruluna iletilen Gümrük-Alsancak Limanı Arası Koruma Amaçlı İmar Planı ve Halkapınar Zafer Payzın Kavşakları Arası 1/1000 ölçekli İmar Planına yönelik Kurulca herhangi bir işlem yapılmamıştır.

- Batı kısmı Kordon Tarihi Sit Alanında kalan İzmir Limanı; Özelleştirme Yüksek Kurulunun 30.12.2004 tarih ve 2004/128 sayılı Kararı ile özelleştirme programına alınmış, Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 02.06.2005 tarih ve 2005/54 sayılı kararı ile işletme hakkı devri yöntemi ile özelleştirilmesine, 25.10.2010 tarih ve 2010/89 sayılı Kararı ile de 'Yolcu (Kruvaziyer) Limanı' ve 'Yük Limanı' olarak faaliyet gösterecek şekilde yeniden yapılandırılmasına karar verilmiştir. Bu kapsamda hazırlanan "İzmir Kruvaziyer Liman Alanı" 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliği ile "İzmir Yük Liman Alanı" 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliği; Özelleştirme Yüksek Kurulunca (ÖYK) 02.05.2016 tarihinde onaylanmıştır. **(Bkz. Kordonyolu-Kordon İmar Planı/Dava Süreci)**

Sonuç olarak; planlamaya konu "Tarihi Sit Alanı"nın kıyı kenar çizgisinin kara tarafında kalan kısmında, Büyükşehir Belediye Meclisince 2003 yılında onaylanan 1/5000 ölçekli Alsancak Kıyı Kesimi Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı halen yürürlükte olup, deniz tarafında kalan kısmına ilişkin onaylı 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı bulunmamaktadır. Söz konusu "Tarihi Sit Alanı"nın bütününe (kıyı kenar çizgisinin deniz/kara tarafı) ilişkin de 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planı bulunmamaktadır.

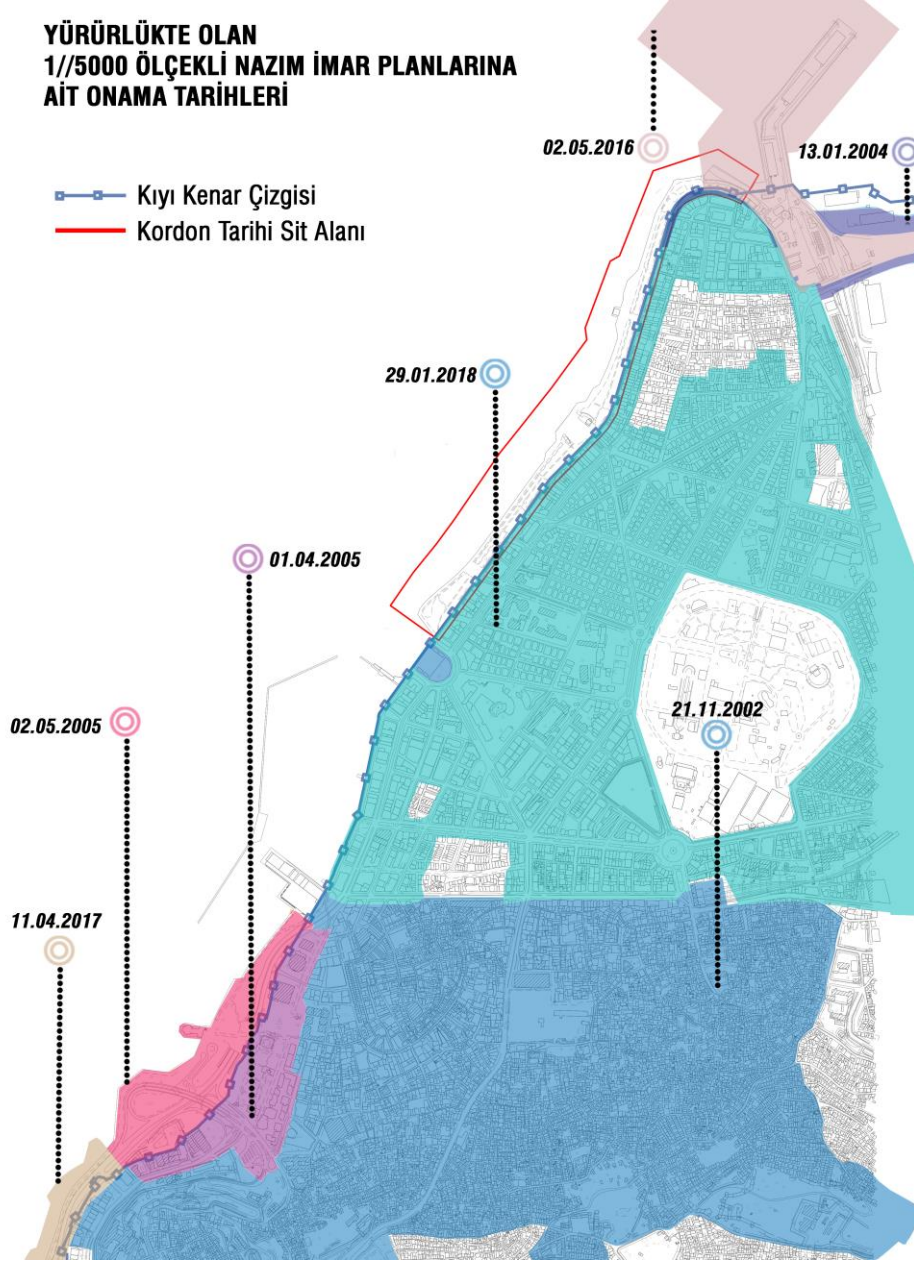
6. PLANLAMA ALANI YAKIN ÇEVRESİ MERİ PLAN BİLGİLERİ

Planlama alanı dışında kalan meri imar planları şu şekildedir;

1/5000 Ölçekli Meri Plan Bilgisi

- Planlama alanının güneyinde; Kemeraltı Kentsel+3. Derece Arkeolojik Sit alanına yönelik 1/5000 ölçekli Konak Kemeraltı ve Çevresi Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı; İzmir Büyükşehir Belediye Meclisininin 04.11.2002 tarih, 05/85 sayılı kararı ile uygun bulunarak, Büyükşehir Belediye Başkanlığınca 21.11.2002 tarihinde,
- Planlama alanının kuzey kısmı ile bütünleşen bölümüne yönelik İzmir Kruvaziyer Liman Alanı'na ilişkin 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı değişikliği, Özelleştirme Yüksek Kurulunun 03.11.2015 tarih ve 2015/79 sayılı ve 2015/82 sayılı kararları ile onaylanan ve itirazların değerlendirilmesi sonucunda yapılan değişikliklerle Özelleştirme Yüksek Kurulunca (ÖYK) 02.05.2016 tarihinde,

- Planlama alanının doğusunda; Konak I.Etap (Alsancak-Kahramanlar Bölgesi) 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı, İzmir Büyükşehir Belediye Meclisinin 12.01.2018 tarih, 05.70 sayılı kararı ile uygun bulunarak Büyükşehir Belediyesi Başkanlık Makamınca 29.01.2018 tarihinde, onaylanmıştır.

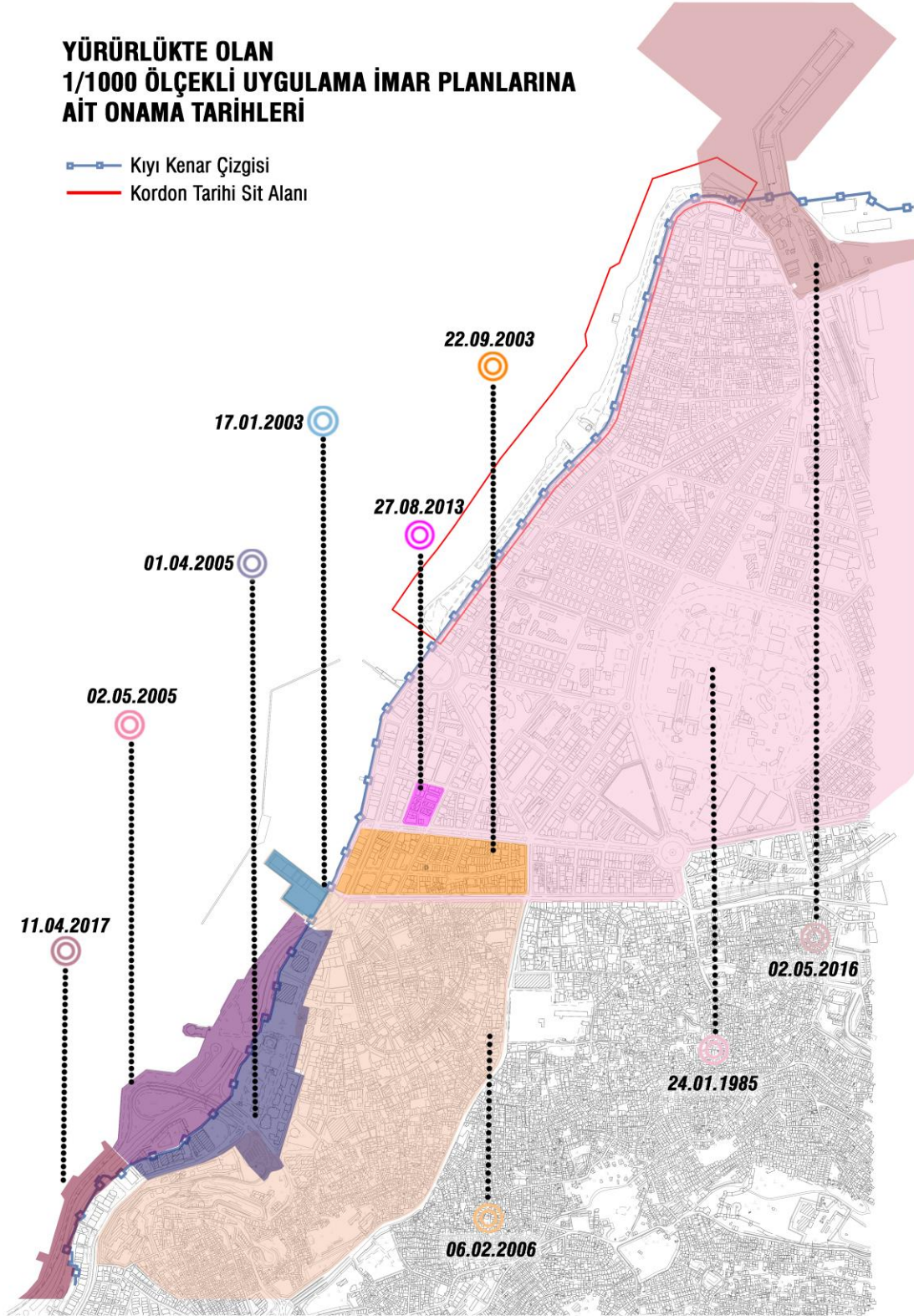


Harita 16: Kordon Tarihi Sit Alanı Yakın Çevresi Meri Nazım İmar Planları

1/1000 Ölçekli Meri Plan Bilgisi

YÜRÜRLÜKTE OLAN 1/1000 ÖLÇEKLİ UYGULAMA İMAR PLANLARINA AİT ONAMA TARİHLERİ

- Kıyı Kenar Çizgisi
- Kordon Tarihi Sit Alanı



Harita 17: Kordon Tarihi Sit Alanı Yakın Çevresi Meri Uygulama İmar Planları

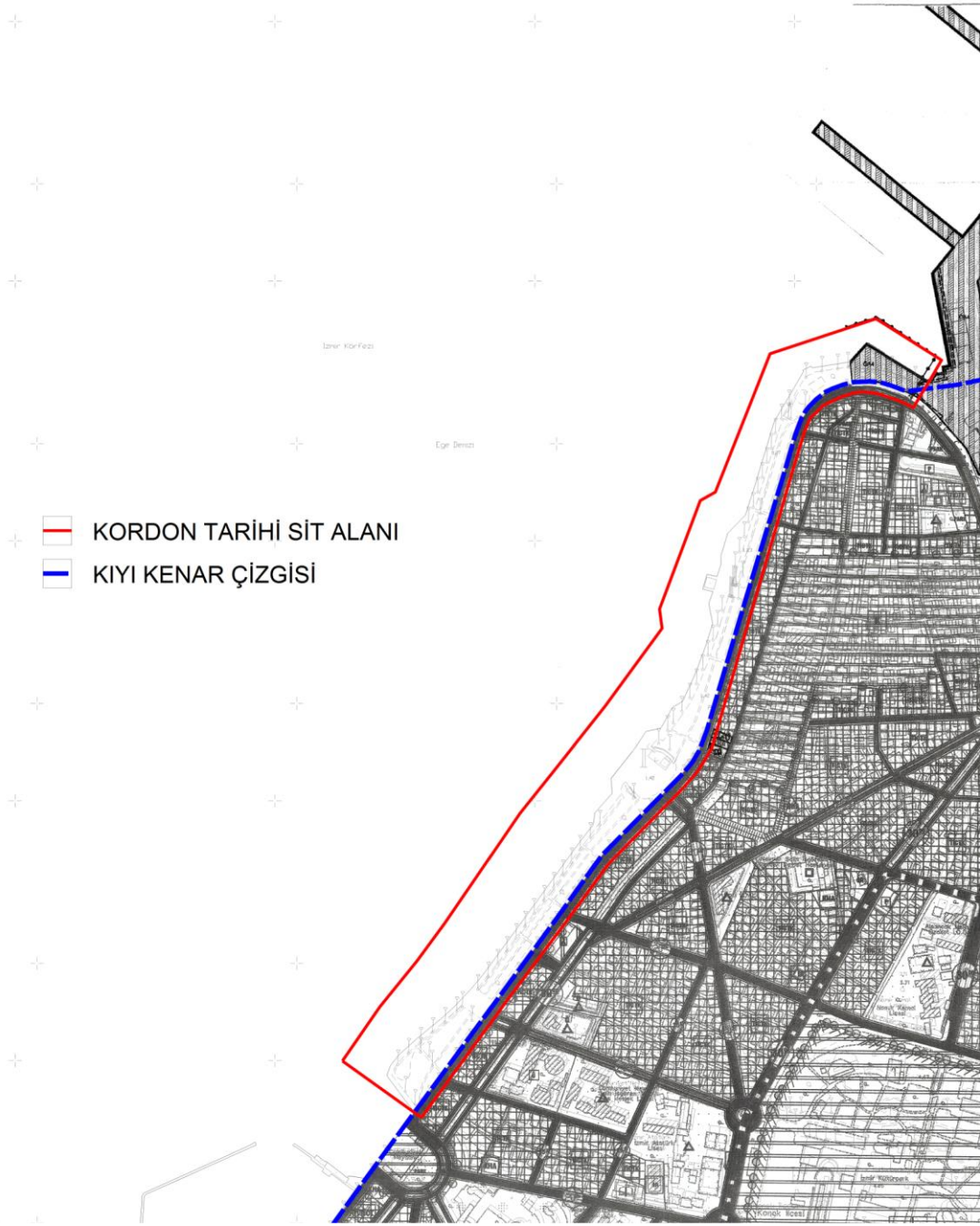
- Planlama alanının doğusunda; Alsancak bölgesini kapsayan 1/1000 ölçekli Alsancak İmar Planı, Büyükşehir Belediyesi Başkanlık Makamınca 24.01.1985 tarihinde,
- Planlama alanının kuzey kısmı ile bütünleşen bölümüne yönelik İzmir Kruvaziyer Liman Alanı'na ilişkin 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı değişikliği, Özelleştirme Yüksek Kurulunun 03.11.2015 tarih ve 2015/79 sayılı ve 2015/82 sayılı kararları ile onaylanan ve itirazların değerlendirilmesi sonucunda yapılan değişikliklerle Özelleştirme Yüksek Kurulunca(ÖYK) 02.05.2016 tarihinde,

onaylanmıştır. Planlama alanının güney kısmında ise Tarihi Sit Alanı ilanı sonrasında onaylanmış 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planı bulunmaktadır.

7. MEVCUT (ÖNCEKİ) PLAN KARARLARI

1/5000 Ölçekli Mevcut Plan Kararları

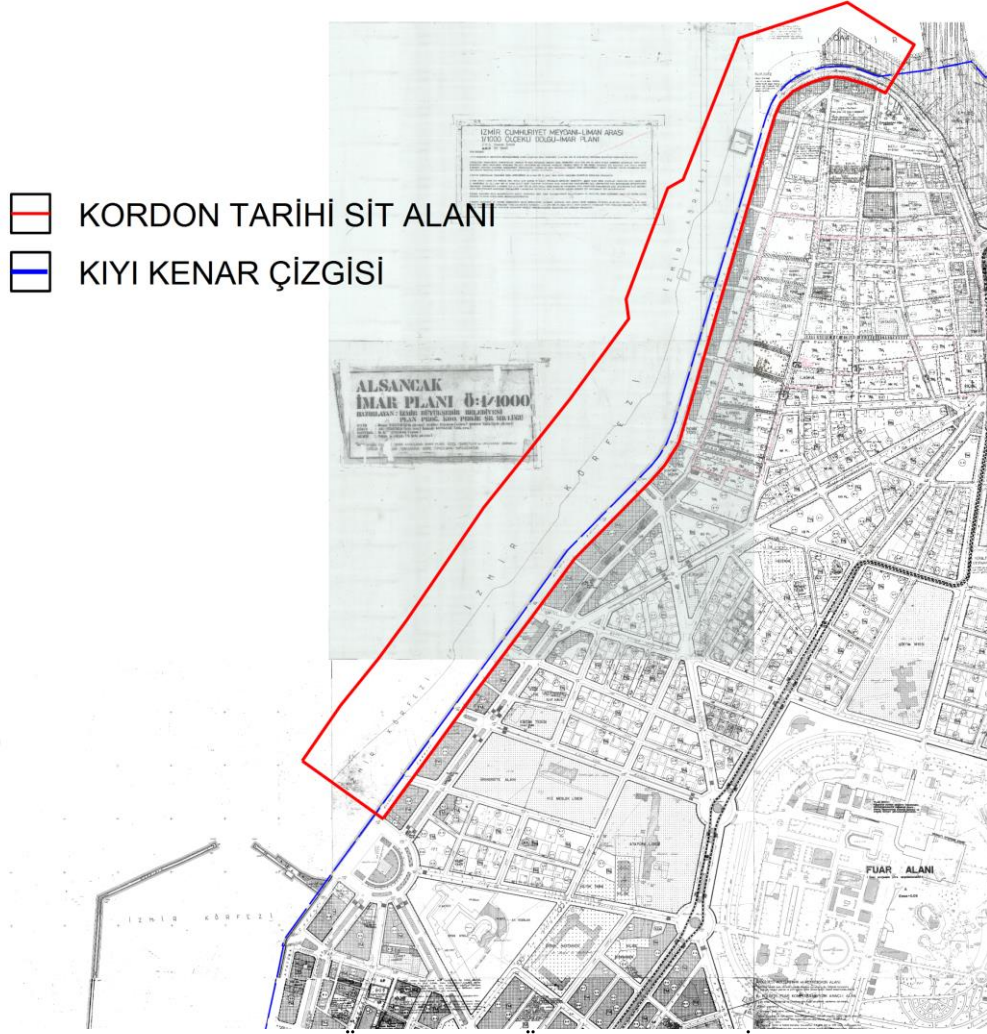
Kara tarafına ilişkin 13.01.2004 tarihinde onaylanan 1/5000 ölçekli Alsancak Kıyı Kesimi Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı ve Halkapınar-Zafer Payzın Kavşakları Nazım İmar Planı halen yürürlükte olmakla birlikte, deniz tarafına ilişkin 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planı bulunmamaktadır.



Harita 18: Önceki 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı Kararları

1/1000 Ölçekli Mevcut Plan Kararları

Söz konusu “Tarihi Sit Alanı”nın bütününe (kıyı kenar çizgisinin deniz/kara tarafı) ilişkin onaylı 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planı bulunmamaktadır.



Harita 19: Önceki 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı Kararları

8. HALİHAZIR HARİTA BİLGİSİ

Planlama alanına ilişkin, ilgili Bakanlıkça 11.04.1995 tarihli, 26.03.1996 tarihli, 09.08.2004 tarihli, 10.11.2010 tarihli yıllarda kıyı kenar çizgisi aktarımı onaylanmış 1/1000 ölçekli halihazır haritalar bulunmaktadır. Ancak, "Kıyı Yapı ve Tesislerinde Plânlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ" gereği; 3621 sayılı Kıyı Kanunu uyarınca hazırlanacak imar planlarına ilişkin önerilerin onaylı kıyı kenar çizgisi bulunan, ülke koordinat sistemine göre (ITRF 96 datumuna göre) hazırlanmış, ilgili idarece onaylı 1/1000 ölçekli halihazır harita veya mer'î imar planı üzerine hazırlanması gerekmekte olduğundan, 26.05.2014 tarih, 6187 sayılı yazımız ile Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğünden kıyı kenar çizgilerinin ülke koordinat sistemine göre (ITRF 96 datumuna göre) onaylı halihazır haritalar üzerine aktarımı talep edilmiştir.

Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğünün 24.03.2015 tarih, 9470 sayılı yazısı ile; planlama alanına giren L18A08B2C, L18A08B2D ve L18A08B3A nolu halihazır paftaları üzerine İzmir Valiliği Kıyı Kenar Çizgisi Tespit Komisyonunca yapılan kıyı kenar çizgisi aktarımı ve tespit işleminin, Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca 03.03.2015 tarih ve 3691 sayılı Makam Olur'una istinaden 3621 sayılı Kıyı Kanununun ve bu Kanunun Uygulamasına Dair Yönetmeliği'nin 9. maddesi gereği onaylandığı bilgisi iletilmiştir.

Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğünün 02.05.2015 tarih, 14527 sayılı yazısı ile; planlama alanına giren L18A08B4B, L18A08B4C, L18A08C1A ve L18A08C1B nolu halihazır paftaları üzerine İzmir Valiliği Kıyı Kenar Çizgisi Tespit Komisyonunca yapılan kıyı kenar çizgisi aktarımı ve tespit işleminin, Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca 17.04.2015 tarihli Makam Olur'una istinaden 3621 sayılı Kıyı Kanununun ve bu Kanunun Uygulamasına Dair Yönetmeliği'nin 9. maddesi gereği onaylandığı bilgisi iletilmiştir.

İzmir Büyükşehir Belediyesi sınırları içinde fotogrametrik yöntemle üretilen 1/5000 ölçekli halihazır haritalar ise İzmir Büyükşehir Belediye Başkanlığınca 28.02.2010 tarihinde onaylanmıştır.

Kıyı kenar çizgisinin deniz kesimindeki dolgu alanında; 04.07.2011 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanan "644 sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Yetki ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname" uyarınca; 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve Uygulama Yönetmeliği kapsamında bulunan alanlara ilişkin kıyı kenar çizgisi tespit ve aktarım iş ve işlemlerinin yürütülmesi, bu alanlardaki imar planı tekliflerine ilişkin iş ve işlemleri "Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ"e uygun olarak yürütülmesi Çevre ve Şehircilik Bakanlığı yetkisindedir.

9. PLANA İLİŞKİN RAPORLAR

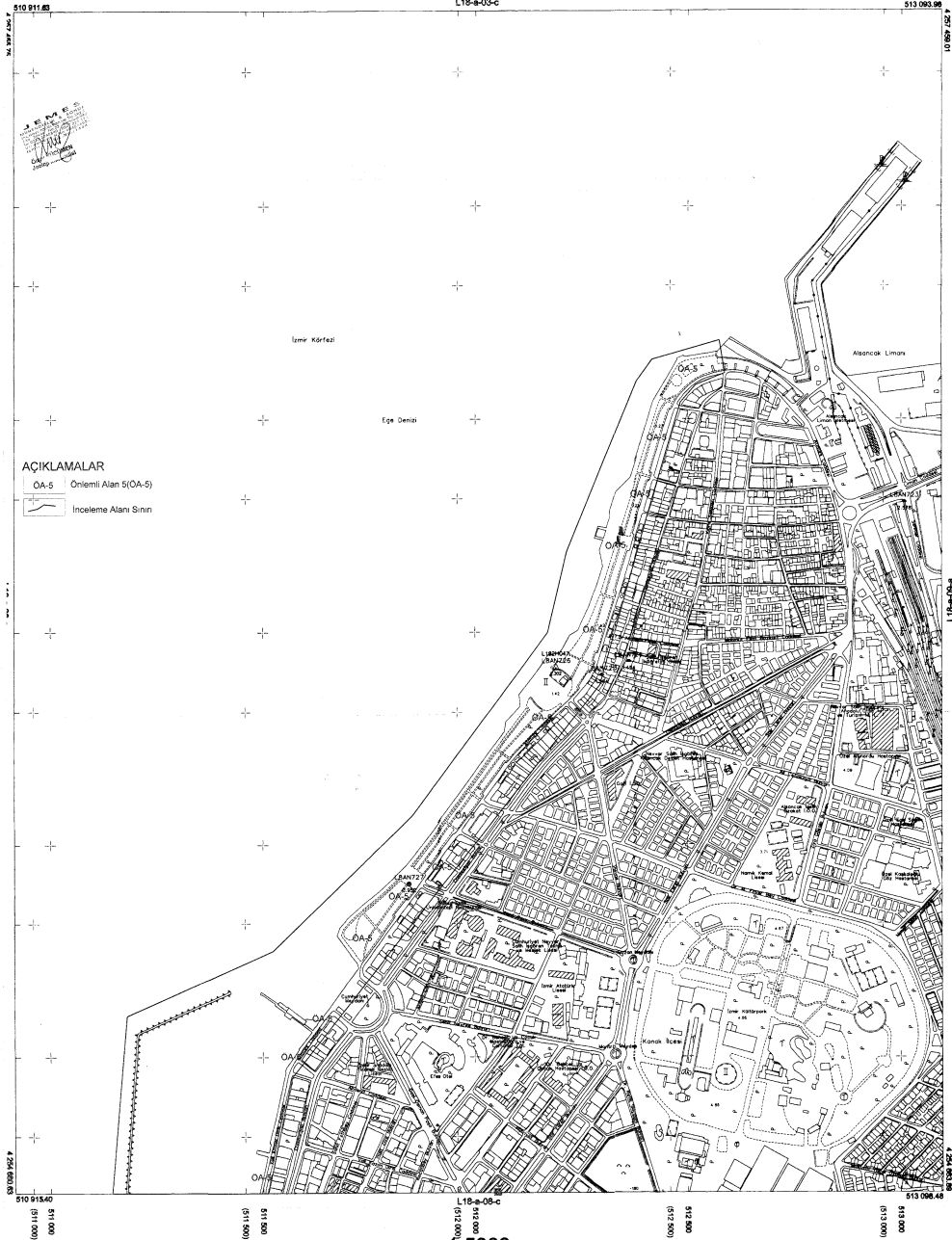
9.1. JEOLJİK ETÜT ANALİZİ

Planlama alanını da içine alan yaklaşık 215 hektarlık bölgede, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekansal Planlama Genel Müdürlüğünün 28.09.2011 tarih ve 102732 sayılı genelgesi uyarınca hazırlanan imar planına esas jeolojik-jeoteknik etüt raporu, Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca 12.01.2017 tarihinde onaylanmıştır. Raporda; planlama alanı yerleşime uygunluk açısından "**Önlemler Alan 5 (ÖA-5)**", "**Mühendislik Problemleri Açısından (Şişme, Oturma, Taşıma Gücü, Sıvılaşma vb.) Önlem Alınabilecek Alanlar**" şeklinde tariflenmiştir.

EK-7.7.YERLEŞİME UYGUNLUK HARİTASI
1/5000 ÖLÇEKLİ

İL:İZMİR

İZMİR
L18-a-08-b



| | | | | |
|----|----|----|----|----|
| 01 | 02 | 03 | 04 | 05 |
| 06 | 07 | 08 | 09 | 10 |
| 11 | A | | | |
| 16 | | | | |
| 21 | 22 | 23 | 24 | 25 |

Koordinatlar ve proje bölümlenmesi en son gözden geçirilmiştir. TÜTGA'ya bağlı 2009'da yapılmış, SİTİM mevzuatı ve Transversal Marşörler (TM) kapsamında, oluşturulmuştur. Mevcut harita ve koordinatlar EDOO durumundadır. Ekim 2009 tarihinde yapılan harita ve koordinatların doğruluğu, Yönerge 24/23'e göre kontrol edilmiştir. Sıyım ve diğer bilgileri ayrı ayrı 5 metredir. Yayıncı Firma: ÇETREKAYA İnşaat İşleri M.Ş.Ş. Ticaret Sicil No: 27111








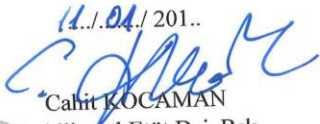
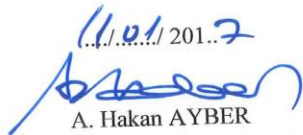

PROJE YÖNETİCİSİ
M. ÇAVUR
Harita Mühendisi

ASLI GİBİDİR
M. KÖRÜKÇÜ
Harita Mühendisi

KONTROL
HARİTA ŞUBE MÜDÜRÜ
S. FİDİKÇİ
Harita Mühendisi
H. KARAMALLI
Harita Mühendisi
E. HANCI
Harita Mühendisi

ONAY
İZMİR Büyükşehir Belediyesi onayında İçişleri Bakanlığı
yönergesi ile 1/5000 ölçekli Harita
İnceleme ve onay.
A. N. KOCADOĞU
Büyükşehir Belediye Başkanı Y.
A. N. KOCADOĞU
Harita Şube Müdürü
23.12.2010

Harita 21: Jeolojik Etüt Haritası

| | | | | | | | |
|---|---|---|--|--|---|---|---|
| İL | İZMİR | ARAZİ KONTROL MÜHENDİSLERİ | | | | | |
| İLÇE | KONAK-BAYRAKLI-KARŞIYAKA | Rapor içeriğindeki sondaj, laboratuvar, analiz, vb veri ve bilgilerin teknik sorumluluğu müellif mühendis/firmaya aittir. | | | | | |
| BELDE | | | | | | | |
| KÖY/MAH. | | | | | | | |
| PAFTA | L18A02D, L18A02C, L18A03D, L18A03C, L18A04D, L18A08B, L18A07D, L18A07C, L18A08D, L18A08C, L18A09A, L18A12B Nolu olmak üzere toplam 12 adet 1/5000 Ölçekli Pafta |  Süheyla OKUYUCU Jeoloji Mühendisi |  Gül SIVARI Jeoloji Mühendisi | | | | |
| RAPOR İNCELEME KOMİSYONU | | | | | | | |
|  Selcan Melike ÖZTÜRK Jeofizik Y. Müh. | | | |  Taner AKSOY Jeoloji Yük. Mühendisi |  Gül SIVARI Jeoloji Mühendisi |  Nesim Kemal Jeoloji Yük. Mühendisi |  Yücel ERŞİDĞLU Jeoloji Mühendisi |
| 648 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile değişik 644 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin 7. maddesinin 1. fıkrasının (d) bendi ile 28.09.2011 gün ve 102732 sayılı genelge gereğince onanmıştır | | | | | | | |
|  Cahit KOCAMAN Yerbilimsel Etüt Dai. Bşk. | |  A. Hakan AYBER Genel Müdür Yardımcısı V. | | | | | |
| ONAY | | | | | | | |
|  Y. Erdal KAYAPINAR Genel Müdür | | | | | | | |

Resim 13: Jeolojik Etüt Onay Sayfası

9.2. FİZİBİLİTE VE MODELLEME RAPORU

06.07.2011 tarih ve 27986 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ'in 4.Maddesi Tanımlar başlığı altında; “Fizibilite raporu: Yatırımcı tarafından kıyıda, sahil şeridinde ve dolgu alanında yapılacak tesisler ile ilgili olarak, yatırımın gerekçesini, maliyetini ve finansmanını, kapasitesini, konumunu ve tesisin ülke ve bölge ekonomisine ve istihdama katkısını, yatırımın tamamlanma sürecini, iş akış plânını ve diğer teknik açıklamaları ihtiva eden rapor” olarak, “Modelleme raporu: Yapımı plânlanan kıyı tesisinin bulunduğu deniz alanında geçerli olan meteorolojik, oşinografik ve topoğrafik şartların, su üstü seyrine etki oluşturan objelerin, tesise komşu olan diğer kıyı yapılarının ve deniz trafiğinin modellendiği sanal bir manevra alanında, tesise ve komşu tesislere yanaşp-ayrılması öngörülen gerçek gemilerin tip ve tonajına uygun matematik gemi modellerine, köprüüstü simülâtörü ortamında manevra yaptırılması neticesinde elde edilen analitik verilere dayalı olarak, gemiler ile kıyı yapısı arasındaki etkileşimden kaynaklanan manevra risklerini tanımlayan ve derecelendiren teknik rapor” olarak ifade edilmektedir.

Aynı tebliğin “Yapılacak Yatırıma İlişkin Başvuru” dosyasında bulunması gereken belgelere ilişkin 5.Maddesinin (3) fıkrası kapsamında ise; “Başvuru öncesi, fizibilite raporu ve modelleme raporu hazırlanmasına gerek olmadığına dair yatırımcı tarafından DUGM’nden görüş alınması hâlinde, bu raporların yatırım dosyasında bulunmasına gerek yoktur. Bu maddenin (4), (5), (6), (7) ve (8). fıkralarında belirtilen tesisler için “Fizibilite Raporu ve Modelleme Raporu” hazırlanıp hazırlanmamasına ilişkin ayrıca görüş alınmasına gerek yoktur.” ifadesi yer almaktadır.

Diğer taraftan, Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü'nün Kıyı Tesisleri İşletme İzni ve Yapım Talepleri'ne ilişkin 2011/5 sayılı Genelgesi'nin 3.Maddesinde; “15.03.2009 tarihli ve 27170 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren “Kıyı Tesisi Yapım Taleplerinin Değerlendirilmesine Dair Tebliğ”in 5’inci maddesinin 2’nci fıkrasında hangi tesisler için fizibilite raporu isteneceği, 9’uncu maddesinde ise fizibilite raporunun içeriği belirtilmiştir. Bu çerçevede, söz konusu tebliğ kapsamında yeni yapılmak üzere planlanan her türlü sıvı-kuru-dökme yük, konteyner, Ro-Ro vb. yüklerin tahmil/tahliyesine ve yolcuların indirilip bindirilmesine yönelik limancılık faaliyeti ile ilgili kıyı tesisleri için fizibilite raporu istenilecek olup, bu niteliklerin dışında kalan, gemilere gümrüksüz eşya satışı yapmak ve kumanya /yakıt/su temin etmek amaçlı faaliyet gösteren, kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerine yönelik olarak kullanılan deniz

araçlarına hizmet veren kıyı yapıları ile ticarî amaçlı olmayan kıyı yapıları, deşarj amaçlı veya benzeri boru hatları, kablo hatları ile rekreatif/sportif/güneşlenme amaçlı iskelelerden bu amaçlar dışında kullanılmamak kaydıyla fizibilite ve modelleme raporu istenmeyecektir.” ifadesi bulunmaktadır.

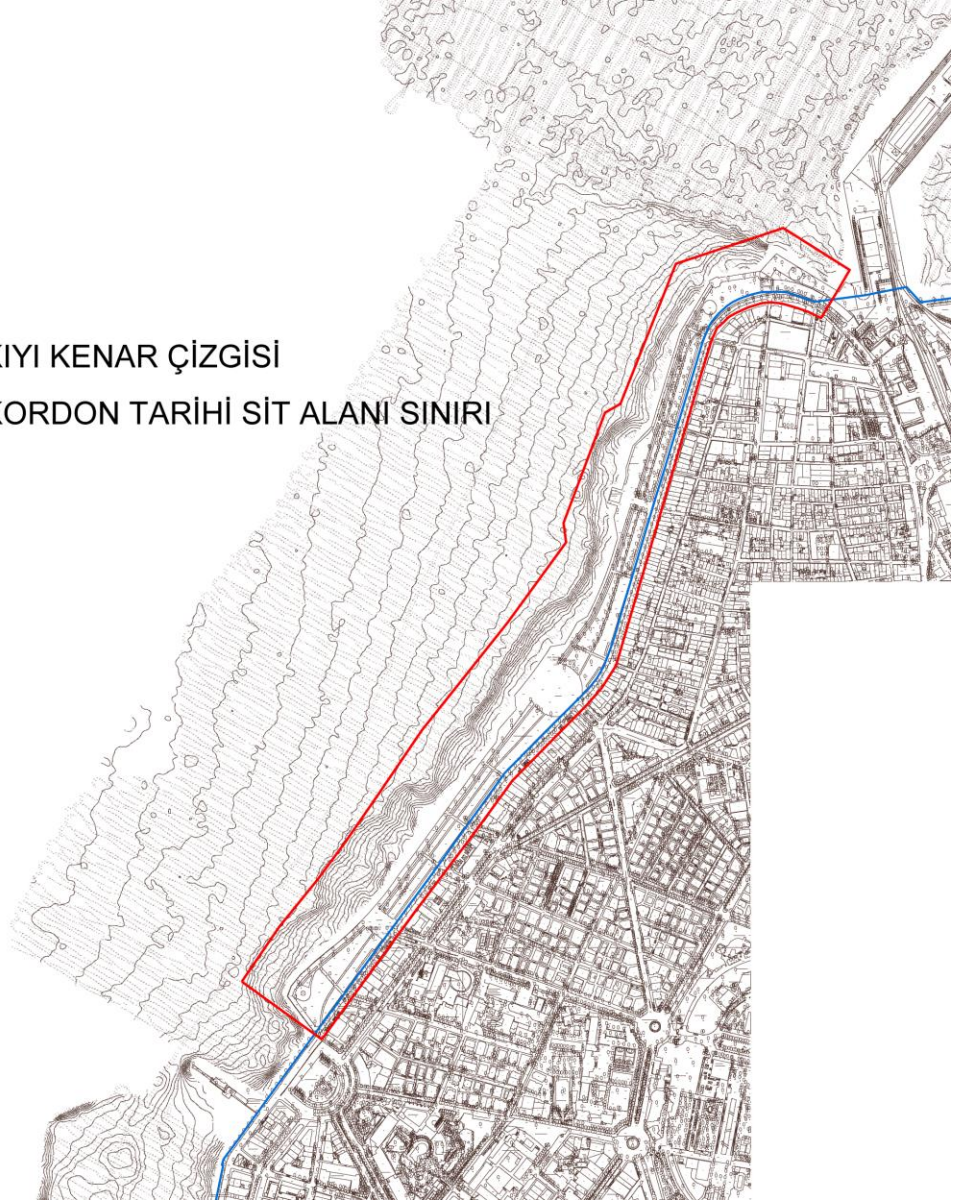
İzmirdeniz Projesi'nin incelenmesi halinde, 4 ayrı bölgede yapılan düzenlemelerde körfezin fiziksel, kimyasal, jeolojik ve biyolojik özelliklerine hiçbir şekilde müdahalede bulunulmadığı, kara ile denizin birleştiği kesimde kamusal kullanımlara yönelik rekreatif düzenlemeler ile sportif-güneşlenme-rekreatif amaçlı iskeleler, Deniz Ulaşımı Amaçlı İskeleleri ve tekne yanaşma yerlerinin yer aldığı, söz konusu düzenlemelerin ise Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğin 5.Maddesinin (5), (7) ve (8). fıkraları ile 2011/5 sayılı Genelgenin 3.Maddesinde tariflenen kıyı yapılarından olduğu anlaşılabacaktır.

Bu kapsamda, İzmir İç Körfezinin Mavişehir-Üçkuyular Vapur İskelesi arasında yer alan sahil şeridi bütününe kapsayan alanda çalışmaları yürütülen İzmirdeniz Projesi'nin etaplarını gösteren bilgi paftasının ve taslak çalışmaların yer aldığı CD ile birlikte, söz konusu çalışmaların İzmir kenti ve kentlisinin yaşam kalitesini arttırmaya yönelik kamusal düzenlemeler içerdiği ve kent gündeminin öncelikli projelerinden olduğu dikkate alınarak, 06.07.2011 tarih ve 27986 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan “Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ” kapsamında “Yapılacak Yatırıma İlişkin Başvuru” dosyasında fizibilite ve modelleme raporu hazırlanmasına gerek olup olmadığı hususunda T.C. Ulaştırma, Denizcilik Haberleşme Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğüne 01.03.2016 tarih, 594 sayılı yazımızla görüş sorulmuş; Belediye Başkanlığımıza iletilen 09.03.2016 tarih, 17857 sayılı yazıda, fizibilite ve modelleme raporu hazırlanmasına gerek olmadığı belirtilmiştir.

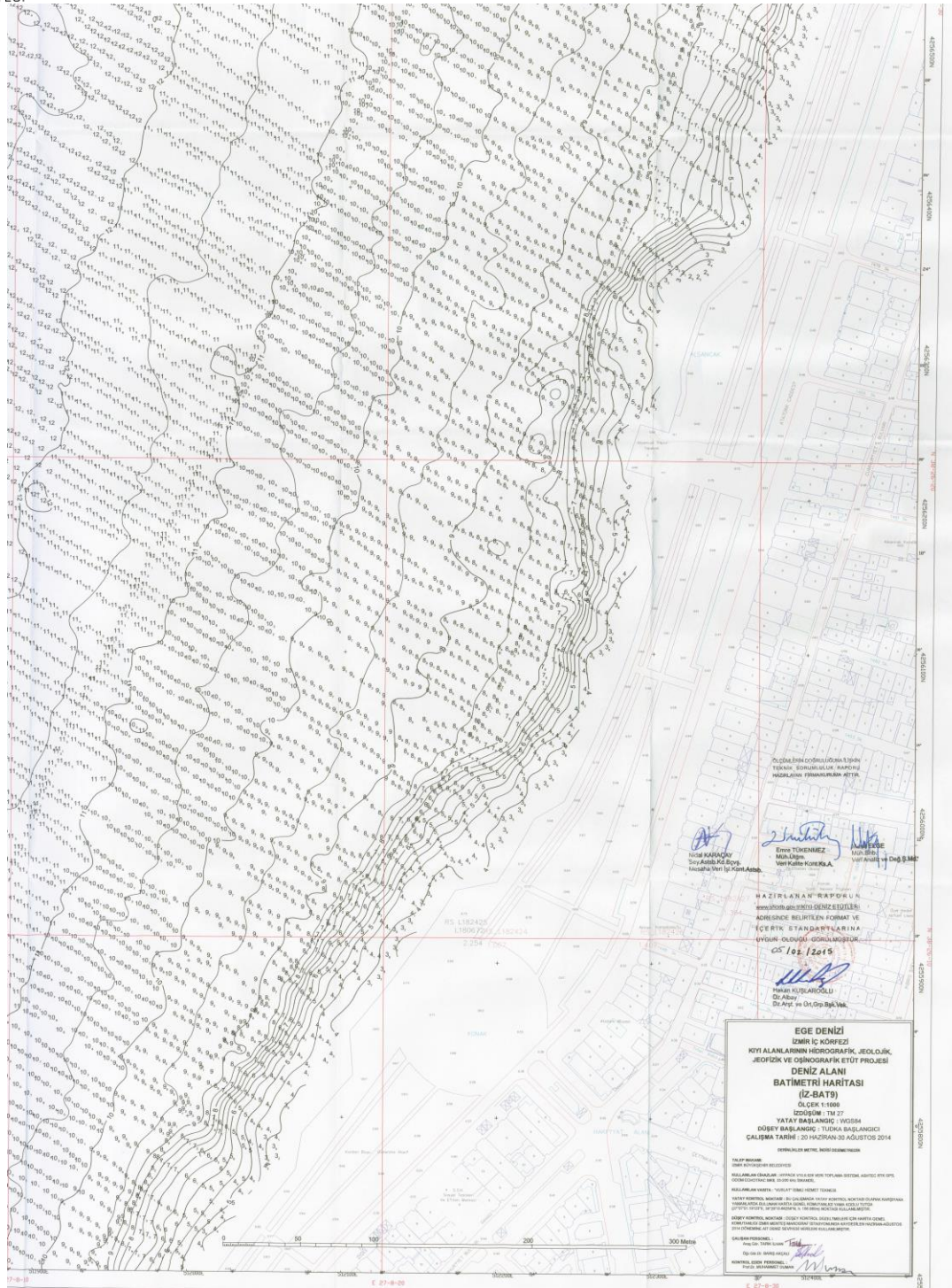
9.3. HİDROGRAFIK VE OŞİNOGRAFIK RAPOR

Deniz Bilimleri Enstitüsü ile İzmir Büyükşehir Belediyesi Çevre Koruma ve Kontrol Dairesi Başkanlığı ile ortaklaşa yürütülen çalışmalar sonucunda hazırlanan “İzmir İç Körfezi Kıyı Alanlarının Hidrografik, Oşinografik, Jeolojik ve Jeofizik Etüt Raporu” Deniz Kuvvetleri Komutanlığı/Seyir Hidrografi ve Oşinografisi Dairesi Başkanlığınca 05.02.2015 tarihinde onaylanmıştır.

- KİYİ KENAR ÇİZGİSİ
— KORDON TARİHİ SİT ALANI SINIRI



Harita 22: Batımetri Haritası



Resim 14: Batimetri Haritası Onay Sayfası

10. PLAN GEREKÇESİ VE KARARLARI

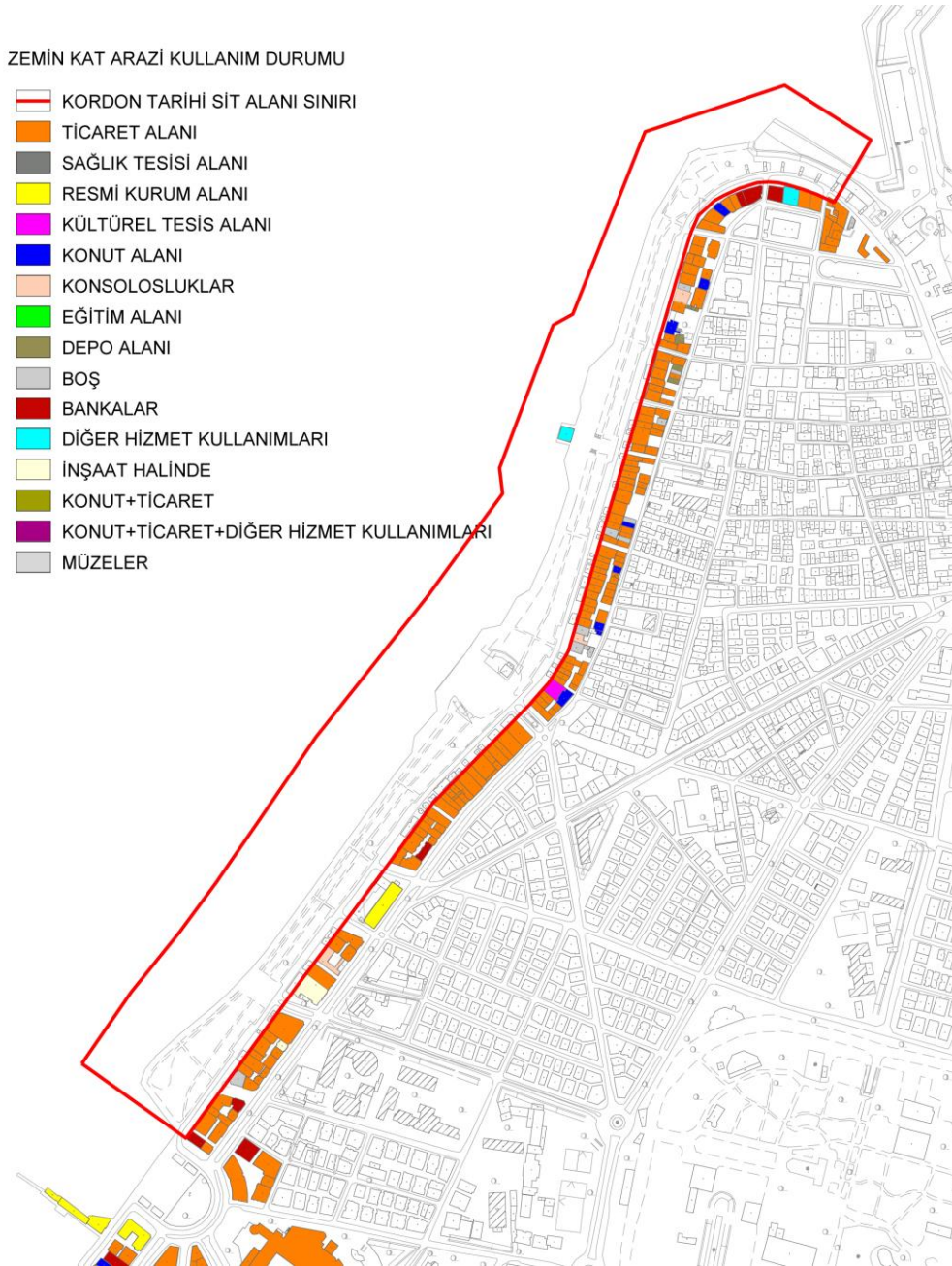
10.1. MEKÂNSAL ANALİZ

Planlama alanı bugünkü durumuyla, kıyı kenar çizgisinden itibaren yapılan dolgu alanını ikiye bölen ve süreklilik arz eden Atatürk Bulvarı ile bulvarın deniz ve kara yönündeki

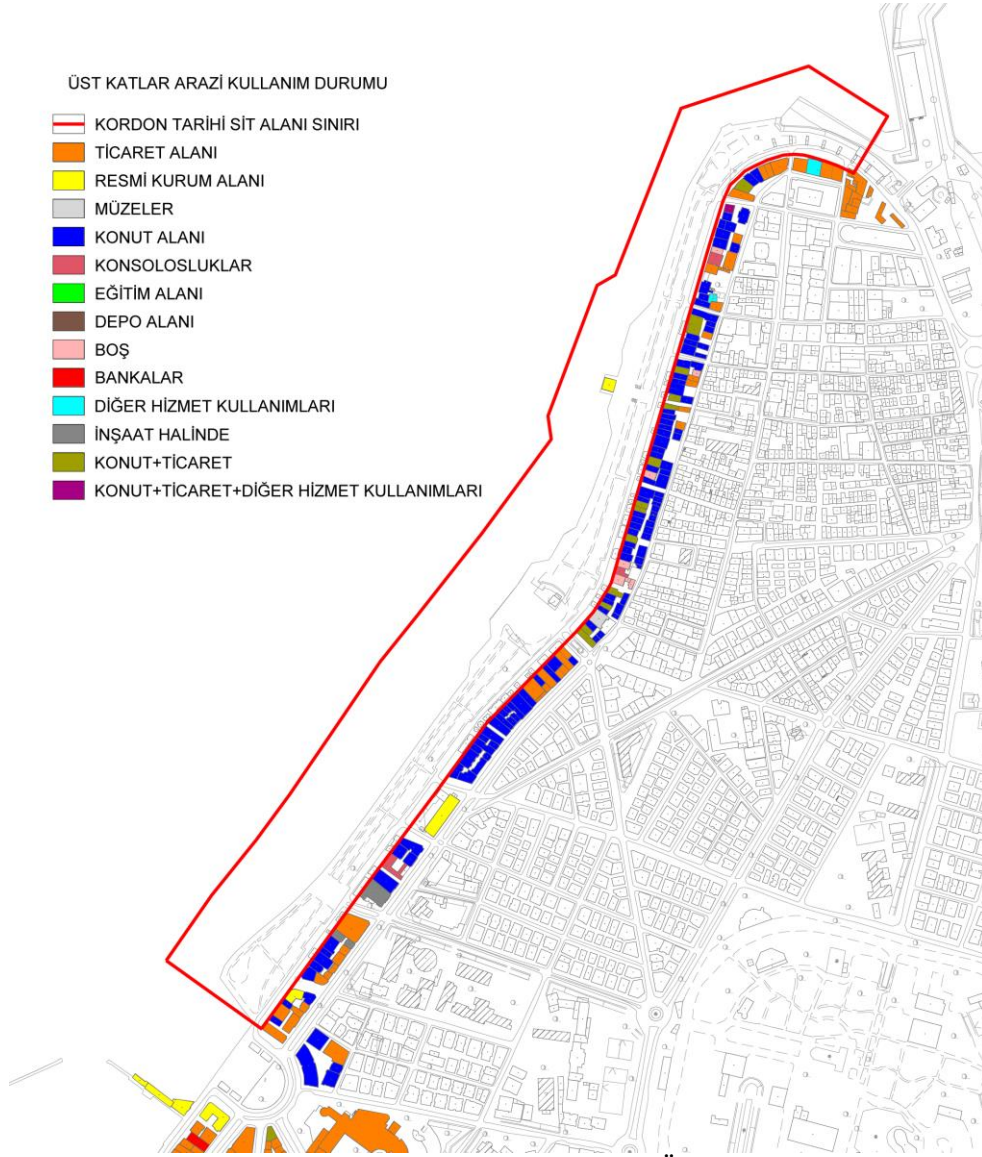
kamusal açık alan düzenlemeleri ile yaklaşık 34 hektarlık alanı kapsamaktadır. Planlama alanının genel arazi kullanımını inceleyecek olursak;

10.1.1. Arazi Kullanım Durumu

Planlama alanı, İzmir kent merkezinde, Cumhuriyet Meydanı'ndan Alsancak Limanı'na kadar uzanan 1.Kordonu kapsamaktadır.



Harita 23: Arazi Kullanım Durumu (Zemin Kat)



Harita 24: Arazi Kullanım Durumu (Üst Katlar)

Kordon, özgün tarihi yapısı zaman içinde değişmiş olmasına karşın, barındırdığı tarihsel öğeleri ve yakın tarihimizdeki anlamı ile gelecek kuşaklara aktarılması gereken kentsel alanlardan biridir.

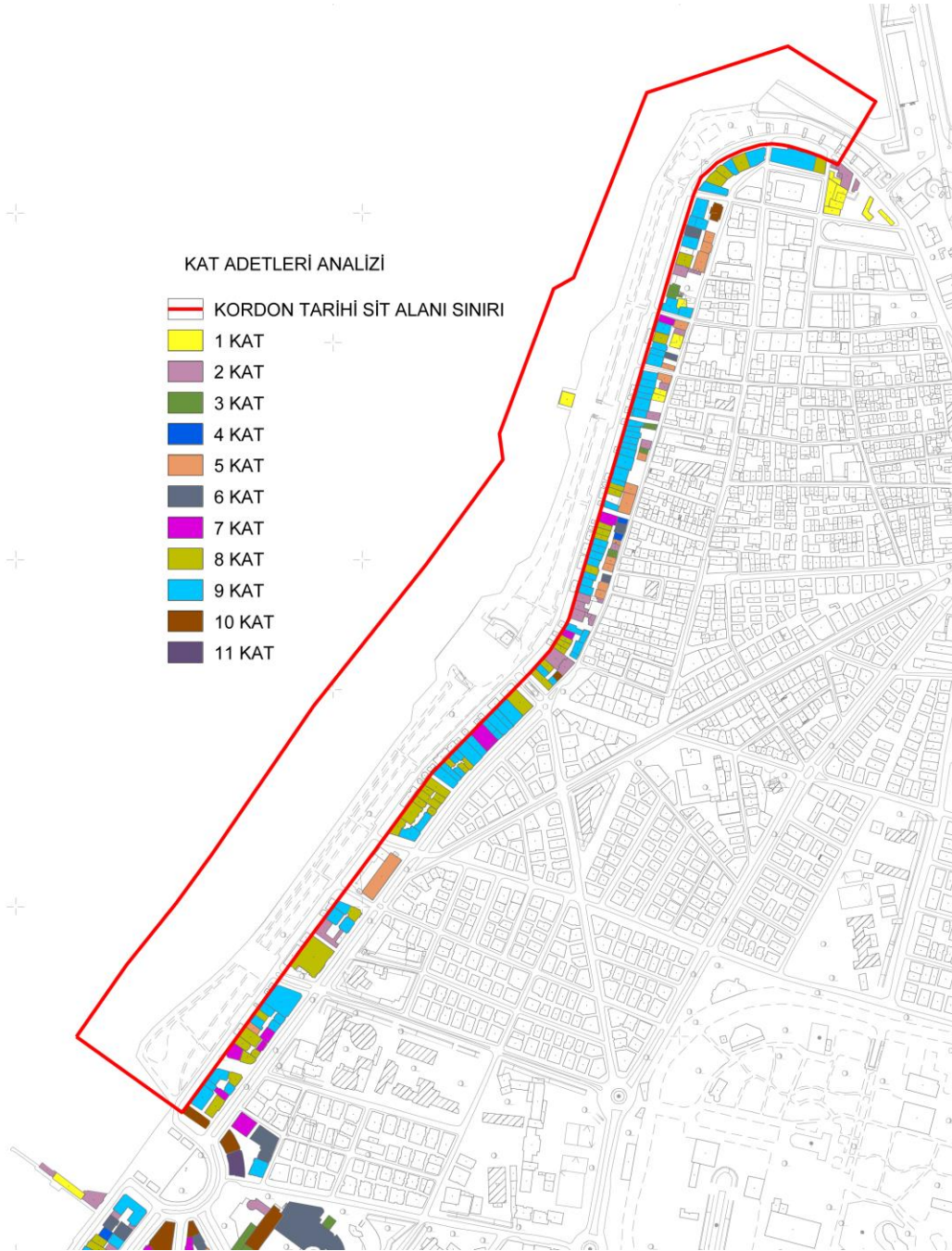
İzmir Körfezinin doğu kıyılarını oluşturan ve kent merkezinde bulunan alan, ortalama olarak aynı kotlara sahip, yaklaşık 1,8km. uzunluğunda bir kıyı şerididir.

Ege Bölgesi kıyı kuşağını etkileyen Akdeniz iklimi özelliklerine sahip olan planlama alanının hemen hemen tamamı son yüz elli yılda denizin doldurulması ile kazanılmıştır.

Tarihi Sit Alanı, kent merkezinde yer alması nedeniyle, sit alanına cephe veren parsellerde zemin katta yoğunluklu olarak Ticari fonksiyonlar yer seçmiştir. Bunun yanı sıra, Resmi Tesis, Konsolosluklar ve Kültürel Tesis Alanları da bulunmaktadır. Diğer katlarda ise, yürürlükteki plan kararlarının öngördüğü şekilde Konut kullanımı yer almaktadır.

10.1.2. Kat Adetleri Analizi

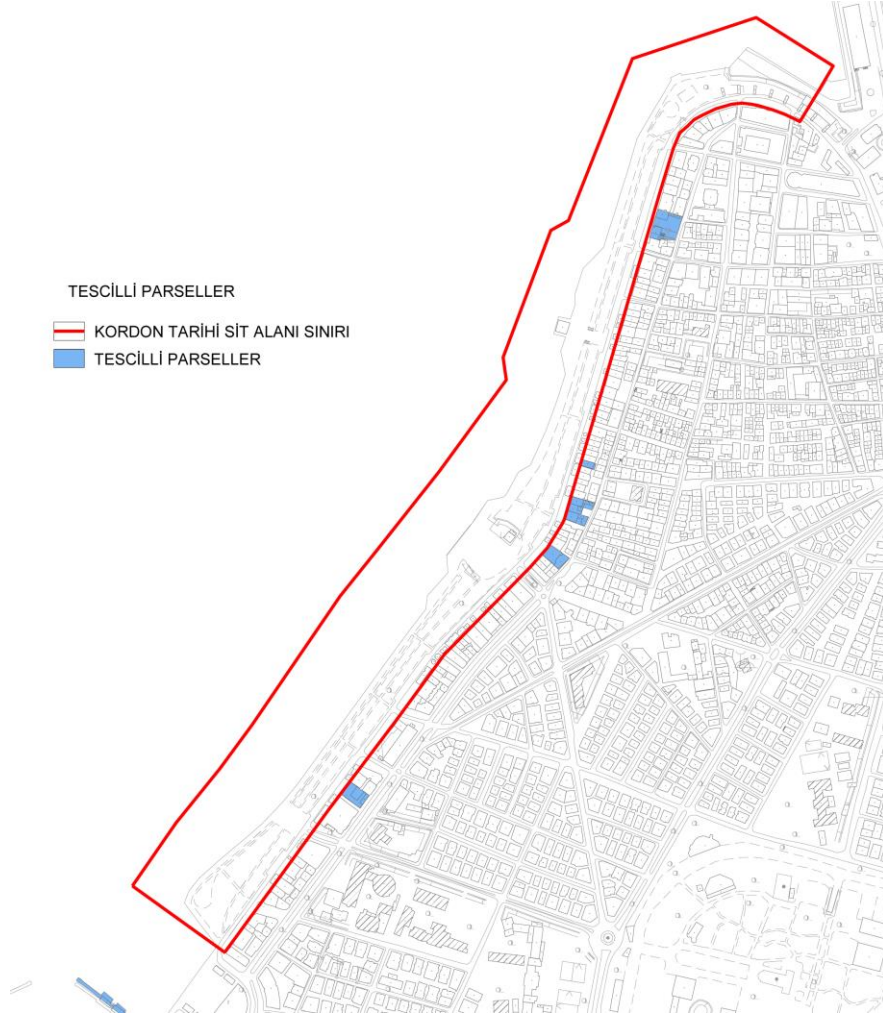
"Tarihi Sit Alanı" çevresindeki yapılar, 1955 yılında onaylanan 1/2000 ölçekli imar planları ile 1985 yılında onaylanan 1/1000 ölçekli Alsancak İmar Planı doğrultusunda yapılaşmış olup, tarihi sit alanına cephe veren yapılar, söz konusu plan kararları çerçevesinde tescilli yapılar dışında yoğunluklu olarak 8 ve 9 katlıdır.



Harita 25: Kat Adetleri Analizi

10.1.3. Tescilli Yapılar

"Tarihi Sit Alanı" çevresindeki yapılar, 1955 yılı onaylı plan kararları ile Cumhuriyet Dönemi yapıları yok olma sürecine girmiştir. Bugün halen varlığını sürdüren kültürel varlıklar

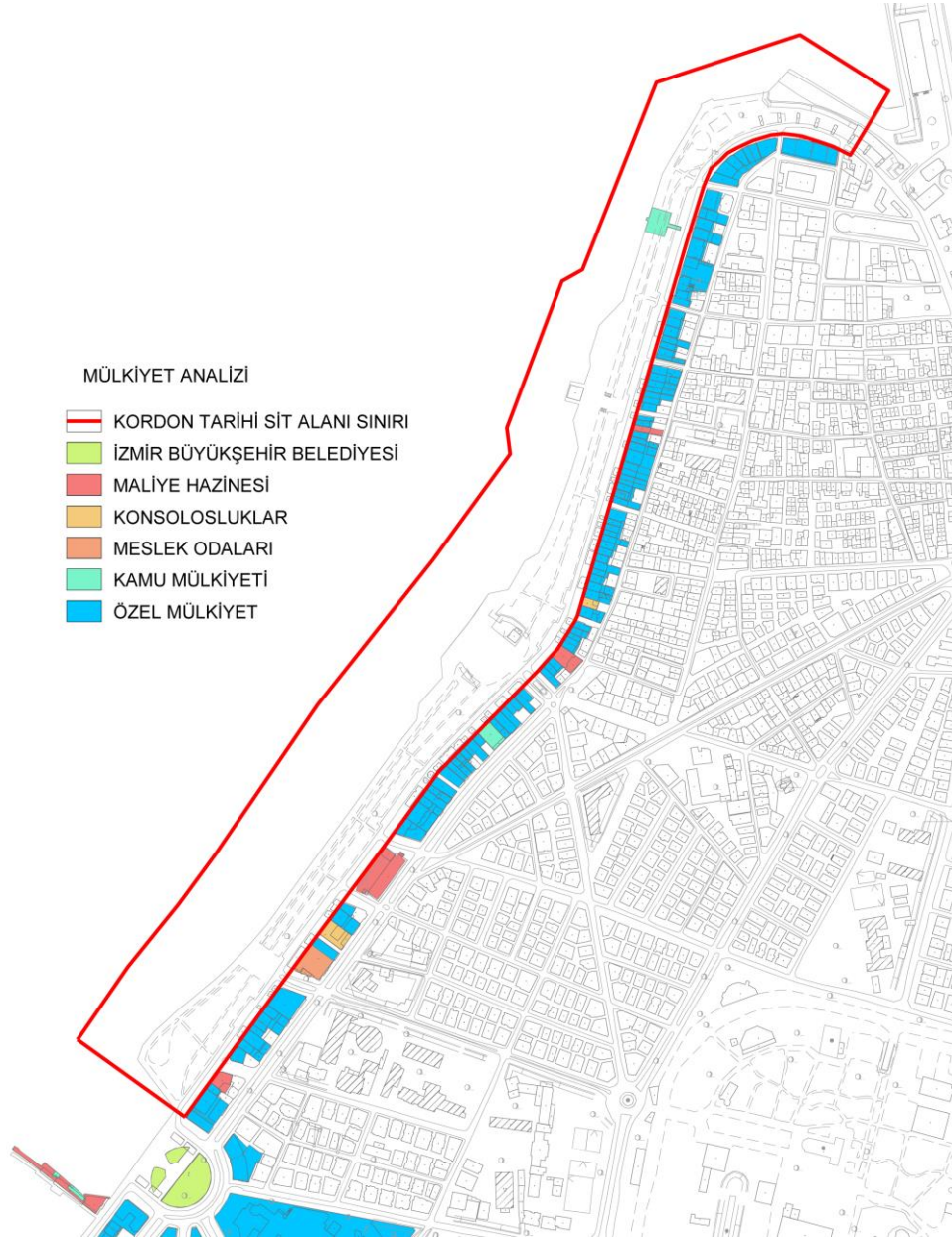


ise konsolosluk yapıları ile resmi tesis kullanımlı yapılardır.

Harita 26: Tescilli Parseller

10.1.4. Mülkiyet Analizi

Planlama alanının büyük bir kısmı dolgu alanı olmakla birlikte, alan içerisinde özel mülkiyet yer almamakta olup; kamu mülkiyetine ait bir parsel bulunmaktadır.



Harita 27: Mülkiyet Analizi

10.2. PLAN GEREKÇESİ

Planlama alanının, tarihsel referansları dikkate alınmak üzere, kent yaşamı ile bütünleştirilmesi, kentlilerin denizle ilişkisinin güçlendirilmesi ve kentlilerce aktif olarak kullanılan bir kentsel mekan olması amacıyla Koruma Amaçlı İmar Planı hazırlanmıştır.

Geçmişte söz konusu bölge, kentlinin denizle birebir ilişki kurabileceği kıyı bandı özelliği taşımakta iken, günümüzde ise yaya yolları, bisiklet yolları, deniz yönünde ise yeşil alan kullanımlarının yer aldığı Atatürk Bulvarı ile ikiye bölünmüş yeterince fonksiyonel kullanılmayan bir alandır.

Amaç ve Hedefler

İzmir kenti için kıyı kesiminin planlanmasında;

- Kentlinin denizle ilişkisinin güçlendirilebilmesi amacıyla bölgenin tarihinden de gelen potansiyellere referans olacak kullanımlar ile modern deniz kıyısı kentlerinin parçası olan vapur iskelesi gibi kullanımların önerilmesi,
- Tüm kıyının yaya yolları, bisiklet yolları ile sürekliliğinin sağlanması,
- Mevcut kullanımda kentsel donatı alanı olarak ayrılmış ancak pasif olan yeşil alanların, kıyı kullanıcılarının gündelik yaşam ihtiyacını karşılayacak şekilde aktif olarak kullanılmasını sağlamak amacıyla çocuk parkları, oyun alanları olarak düzenlenmesi,
- Toplu taşıma sistemlerinin bu bölge için yetersiz kalması nedeniyle deniz yolu çözümlerinin geliştirilmesi,
- Kıyı kullanıcılarının artışı ile ihtiyaç olacak teknik altyapı alanlarının artırılması,
- Mevcut dolgu alanlarında, 24.01.1985 tarihinde onaylanan 1/1000 ölçekli Alsancak İmar Planı ile bütünleşecek şekilde plan kararları geliştirilmesi,
- Kordon'un tarihi değerinin korunması ve kent belleği açısından önemini gelecek kuşaklara aktarılabilmesinin yanı sıra İzmir'in bir kıyı kenti özelliğinden yola çıkarak getirilecek fonksiyonlarla kıyı-deniz ilişkisinin kurulması ve yasaların öngördüğü şekilde kıyının kamusal kullanımının sürdürülmesi ve kentlilerce kullanılan kentsel bir mekan oluşturulması,
- Tarihi Sit Alanları'nın diğer planlı alanlarla ilişkisinin ve mekansal etkileşiminin belirlenmesinde, planlama alanı içinde yeni kullanım ve düzenlenme kararlarında, ana ulaşım sistemi ile Tarihi Sit Alanı'nın etkileşim seçeneklerinin araştırılmasında ve açık alan düzenlenmesinde kamu yararı ilkesinden hareket edilmesi, deniz ve kıyı kullanımında görsel ilişkinin kesintisiz sürdürülmesi ve kıyı bütünü kapsamında değerlendirilmesi,

hedeflenmiştir.

10.3. PLAN KARARLARI

İzmir kenti için belirlenen vizyonların yaşama geçirilmesine ilişkin geliştirilen İzmir'in tasarım ve yenilik kenti olmasına yönelik stratejiler kapsamında, İzmirliilerin denizle ilişkisini güçlendirmek amacıyla kentsel tasarım projesi hazırlanmıştır.

Bu kapsamda, İzmir İç Körfezinin kıyı kesiminin bütünsel planlanması öngörülerek, Kordon Tarihi Sit Alanı'nı kapsayan Cumhuriyet Meydanı-Alsancak Limanı arasında yer alan sahil şeridi bütününe ilişkin "İzmirdeniz Projesi" geliştirilmiştir.

Söz konusu proje, öncelikle İzmir kent yaşamının kalitesinin yükseltilmesine, denizle kurulacak ilişkinin mekansal ve sosyal açıdan güçlendirilmesine ve tasarım faaliyetinin kentle bütünleştirilmesine olanak sağlayacak mekansal eylemleri ve diğer faaliyetleri içermektedir. Deniz Ulaşımı Amaçlı Yolcu İskelesi, bisiklet ve yürüyüş yolları, çocuk oyun alanları, park alanları, yeme-içme birimleri, meydanların yapılması projenin amaçları arasındadır.

İzmirdeniz Projesi; Mavişehir-Alaybey Tersanesi arası (1.Bölge), Alaybey Tersanesi-Alsancak Limanı arası (2.Bölge), Alsancak Limanı-Konak Köprülü Kavşağı arası (3.Bölge) ve Konak Köprülü Kavşağı-Üçkuyular Vapur İskelesi arası (4.Bölge) olarak 4 ayrı etaba ayrılmıştır.

Söz konusu "İzmirdeniz Projesi" kapsamında;

- Planlama alanının da içinde yer aldığı Cumhuriyet Meydanı'ndan Alsancak Limanı'na kadar uzanan ve özel mülkiyete konu olmayan kıyı kesimine, İzmir'in kıyı kullanım biçimlerine uygun yeni düzenlemelerin getirilmesi,
- Büyüyen kentin denizle ilişkisini güçlendirmek adına kıyıda oluşturulacak kent terasları ile düzenlemelerin yapılması,

gibi tasarım konularında geliştirilen projeler ile öncelikle İzmir kent yaşamının kalitesinin yükseltilmesine olanak sağlamak üzere Cumhuriyet Meydanı-Alsancak Limanı arasında kıyı boyunca; deniz ulaşımı amaçlı yolcu iskelesi, bisiklet ve yürüyüş yolları, çocuk oyun alanları, park alanları, meydanların yapılması amaçlanmaktadır.

Plan çalışması ile; Kordon Tarihi Sit Alanı'nın diğer planlı alanlarla ilişkisi ve mekansal etkileşiminin belirlenmesinde, planlama alanı içinde yeni kullanım ve düzenleme kararlarında, ana ulaşım sistemi ile Tarihi Sit Alanı'nın etkileşim seçeneklerinin araştırılmasında ve açık alan düzenlenmesinde kamu yararı ilkesinden hareket edilmesi, deniz ve kıyı kullanımında görsel ilişkinin kesintisiz sürdürülmesi ve kıyı bütünü kapsamında değerlendirilmesiyle birlikte, İzmir'in denizle ilişkisini güçlendirmek amacıyla geliştirilen İzmirdeniz Projesi kapsamında, İzmir İç Körfezi kıyı kesimi bütününde Cumhuriyet Meydanı-Alsancak Limanı Arası Kıyı Kesiminin mevcut imar planlarına uyumlandırılması hedeflenmiştir.

Planlama alanı, İzmir kent merkezinde, Alsancak bölgesinde Cumhuriyet Meydanı'ndan Alsancak Limanı'na kadar olan 1.Kordonu kapsamaktadır.

Planlama alanına Alsancak Vapur İskelesi ile deniz yolu aracılığıyla erişim sağlanmakla birlikte, "Deniz Ulaşımını Geliştirme Projesi" kapsamında deniz ulaşım ağının genişletilmesi amacıyla yeni nesil yolcu gemilerine uygun yeni iskeleler yapılması ve mevcut olanların da revize edilmesi Ulaşım Dairesi Başkanlığınca planlandığından, planlamaya konu alan içerisinde yer alan Alsancak Yolcu İskelesi'nin anılan proje kapsamında revize edilmesi amaçlanmaktadır.

Kente gelen ziyaretçilerin tarihi kent merkezine yaya olarak ulaşmasını sağlayacak rota çalışmaları Belediyemiz tarafından yürütülmektedir. Söz konusu "Alsancak Gezi Rotası Projesi" doğrultusunda, Alsancak Limanı-Kemeraltı Çarşısı arasında belirlenen aks üzerinde yaya öncelikli bir rota tasarlanarak mekansal kaliteyi artırmak, kentte gelen ziyaretçilerin güvenli-konforlu bir şekilde tarihi kent merkezine ulaştırmak hedeflenmektedir. Alsancak Limanı çıkışından yayalaştırılan Kıbrıs Şehitleri Caddesi girişine kadar olan kısımda yol, bisiklet yolu, tretuar düzenlemeleri ile kentsel mobilyalar öngörülmektedir.

Koruma Amaçlı İmar Planı çalışmasında; Kordon Tarihi Sit Alanı içindeki değerlerin korunması ve dolgu alanlarında, yürürlükteki yasalar ve İlke kararları doğrultusunda düzenlemeler yapılmış, ayrıca planlama alanının meskun art alanı ile ilişkisi kurularak bu alanların plan kararları da dikkate alınmıştır.

10.3.1. Ulaşım Kararları

Planlama alanında, karayolu ile kent içi ulaşımın motorlu özel araç ve toplu taşınım araçlarıyla sağlanmasının yanı sıra, toplu taşınım sistemlerinden deniz yolu ile de erişim sağlanmaktadır.

Toplu taşım sistemlerinin, kentin ulaşım alt yapısını en verimli kullanan ulaşım sistemleri olması nedeniyle, kent bütününde toplu taşınım sistemlerinin güçlendirilmesi hedeflenmekte olup, bu çerçevede toplu taşımacılık sisteminde öne çıkan deniz ulaşımı sistemleri geliştirilmiştir.

Planda; deniz ulaşım ağının genişletilmesi amacıyla, mevcut Alsancak Yolcu İskelesi'nin genişletilerek güçlendirilmesi hedeflenmiştir.

Diğer taraftan, planlama alanının genelinde kentsel tasarım projesi kapsamında bisiklet yollarının ve yaya yollarının geliştirilmesi öngörülmüş olup, kıyının etkin kullanımı hedeflenmiştir.

Projede, yapıların bulunduğu yöndeki kaldırım genişletilerek tam bir yaya alanı işlevine kavuşturulması hedeflenmiştir. Bu kaldırımda bulunan, kafeterya ve restoranların açık alan kullanımına yönelik olarak bir bölüm ayrılmakla birlikte kesintisiz yaya aksları

öngörülmektedir. Bahse konu yaya aksından sonra önerilen 7.00m. genişliğindeki yolun (iki iz) farklı malzeme ile de tanımlanarak düzenlenmesi önerilmekte olup, söz konusu yol, Alsancak Limanı'ndan Cumhuriyet Meydanı'na kadar kesintisiz devam etmektedir. Kordon'da kıyıya dik olarak ulaşan sokaklardan deniz kenarına yaya erişimini sağlayacak geçiş koridorları, farklı kaplama malzemeleri ile tasarlanmıştır. Bu doğrultuda koruma amaçlı imar planında gerekli düzenlemeler yapılmıştır.

10.3.2. Arazi Kullanım Kararları

Planlama Alanı'nda; 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve bu kanuna dayalı olarak çıkarılan Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik uyarınca, Fuar Alanı, Park ve Yeşil Alan, İskele kullanımları ayrılmıştır. Alan bütününde uygulamanın hazırlanacak kentsel tasarım projesi doğrultusunda yapılması öngörülmektedir.

10.3.2.1. Fuar Alanı

Fuar alanı, Cumhuriyet Meydanı'nın deniz tarafında ve Cumhuriyet Meydanı ile Gündoğdu Meydanı arasında kalan alanda belirlenmiştir. Bu alanın, ağırlıklı açık alan olarak kullanılması öngörüldükçe, ayrıca alanda takılıp sökülebilir elemanlarla inşa edilen sergi üniteleri, yeme-içme gibi fonksiyonlar ile birlikte bisiklet yolu, yaya/koşu yolu ve gölgeliklerin yer alması öngörülmüştür.

10.3.2.2. Park ve Yeşil Alan

Park alanları, planlama alanının geneline yayılmış olup, bu alanlarda emsale konu hiçbir yapı yapılmaması, kamusal ihtiyaca yönelik tuvalet, sulama ve elektrik altyapısı, trafo, aydınlatma elemanı, drenaj altyapısı, oturma birimleri, gölgelikler, kumsal, yaya/koşu yolu, bisiklet yolu, duraklar (bisiklet, fayton vb.) ve çocuk oyun alanı öngörülmüştür.

Atatürk Bulvarı boyunca, bölgenin ihtiyacını karşılamak üzere açık otopark düzenlemeleri öngörülmüştür.

Park ve Yeşil Alan içerisinde Gündoğdu Meydanı ve Tasarım Meydanı olmak üzere 2 adet meydan tanımlanmış olup; emsale konu hiçbir yapılaşma yapılmayacaktır. Bu alanlarda; yeşil alan düzenlemeleri, su öğeleri, bisiklet yolu, bisiklet parkı, anıt yapıları ile birlikte heykel tasarımına yönelik etkinliklerin yer alabileceği düzenlemeler öngörülmektedir.

10.3.2.3. İskele

Planda, iskeleler; Deniz Ulaşımı Amaçlı Yolcu İskelesi olarak ayrılmıştır.

Deniz ulaşımı amaçlı yolcu iskelesinde; yolcu indirme-bindirme faaliyetleri için gerekli, ticari fonksiyon içermeyen destek birimleri ve yönetim birimlerinin yer alması öngörülmüştür. Planlama alanında bu amaçla, bir adet iskele (Alsancak İskelesi) ayrılmıştır.

Büyükşehir Belediyesi Başkanlık Makamınca 24.01.1985 tarihinde onaylanan 1/1000 ölçekli Alsancak İmar Planı'nda, Atatürk Bulvarı'na cephesi bulunan kıyı kesiminde "Alsancak İskelesi" kullanım kararı bulunmakla birlikte; bugünkü durumuyla, kıyı kenar çizgisinden itibaren yapılan dolgu alanı önünde yer almaktadır.

Planlama alanında; mevcut "Alsancak İskelesi"nin Belediye Başkanlığımızca yapımı tamamlanan 15 adet yeni yolcu gemisinin yanaşmasına uygun hale getirilmesi amacıyla yenilenip büyütülmesi hedeflenmiş, bu kapsamda Koruma Amaçlı İmar Planı önerisinde, "Alsancak İskele (Deniz Ulaşımı Amaçlı İskele)" olarak belirlenmiş olup, söz konusu iskeleye günlük yolcu taşıma amaçlı 1350 DWT kapasitenin altındaki deniz araçları yanaşacaktır.

Planda yer alan deniz ulaşımı amaçlı yolcu iskelesinde $E=0.15$, $Yen\cok=6.50$ metredir.

İskeleye ilişkin ÇED Yönetmeliği kapsamındaki iş ve işlemler Uygulama Projesi ile birlikte yürütülecektir.

10.3.3. Plan Kararı Üretilen Alan Kullanımları Tablosu

| KULLANIM TÜRÜ | ALAN (m ²) |
|--------------------|------------------------|
| FUAR ALANI | 11261 |
| PARK VE YEŞİL ALAN | 77665 |
| İSKELE | 2239 |

Tablo 2: Arazi Kullanımı

11. KAYNAKÇA

Cama Yazılan Tarih (İTO Kültür, Sanat ve Tarih Yayınları)

Canpolat, E. (1992). Kuruluşundan Bizans Dönemi Sonuna Kadar İzmir, *Üç İzmir*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 11-32.

Dokuz Eylül Üniversitesi Kemeraltı 1.Etap Koruma Amaçlı İmar Planı Plan Açıklama Raporu

Evvel Zaman İçinde İzmir (İTO Kültür, Sanat ve Tarih Yayınları)

Goffman, D. (1992). 17. Yüzyıl Öncesi İzmir, *Üç İzmir*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 71-83

Güner, D. (2005). *İzmir'in Kentsel Tarihi*, İzmir Mimarlık Rehberi 2005, Mas Matbaası, İstanbul.

İzmir Efsaneden Gerçeğe (İzmir Büyükşehir Belediyesi Kent Kitaplığı)

JEMES Mühendislik (2016). İzmir İli, Konak, Bayraklı ve Karşıyaka İlçelerinde 215 Hektar Alanın 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı'na Esas Jeolojik Jeoteknik Etüt Raporu.

Karadağ, A. (2000). *Kentsel Gelişim Süreci, Çevresel Etkileri ve Sorunları ile İzmir*, Titizler Grafik Baskı Hizmetleri, İzmir.

Konak Belediyesi Kemeraltı 2.Etap 1.Bölge Koruma Amaçlı İmar Planı Plan Açıklama Raporu

Osmanlıdan Cumhuriyete İzmir Planları Çınar Atay(Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı Yayınları)

Şiirin Adı İzmir (İzmir Büyükşehir Belediyesi Kent Kitaplığı)

EKLER

-Kurul Kararları

-Kordonyolu-Kordon İmar Planı/Dava Süreci

-İzmirdeniz Projesi Tasarım Raporu

-Deniz Ulaşımını Geliştirme Projesi Kapsamında Alsancak Vapur İskelesi Açıklama Raporu

-Fotoğraflar

**Dosya No : 350137885-III
Plan No : KNİP-351127178
Ölçek : 1/5000**

İzmir Büyükşehir Belediye Başkanlığınca hazırlanan ve Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı 1 nolu Kararnamesinin 102 (j) maddesi ile 3621 sayılı Kıyı Kanunu 7. Maddesi uyarınca onaylanan -1- paftalık İzmirdeniz Projesi (3. Bölge) Kordon Tarihi Sit Alanı 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Plan Açıklama Raporudur.

.... / /

**T.C.
ÇEVRE, ŞEHİRCİLİK VE İKLİM
DEĞİŞİKLİĞİ BAKANLIĞI
Mekânsal Planlama Genel Müdürü a.**