

**İZMİR İLİ, ALİAĞA İLÇESİ, ÇAKMAKLI KÖYÜ, “LİMAN” AMAÇLI  
1/1000 ÖLÇEKLİ REVİZYON VE İLAVE UYGULAMA İMAR PLANI  
AÇIKLAMA RAPORU**

**Ö:1/1000**



**DİLEK ÇAKANŞİMŞEK  
ŞEHİR PLANCISI**

## 1- GİRİŞ

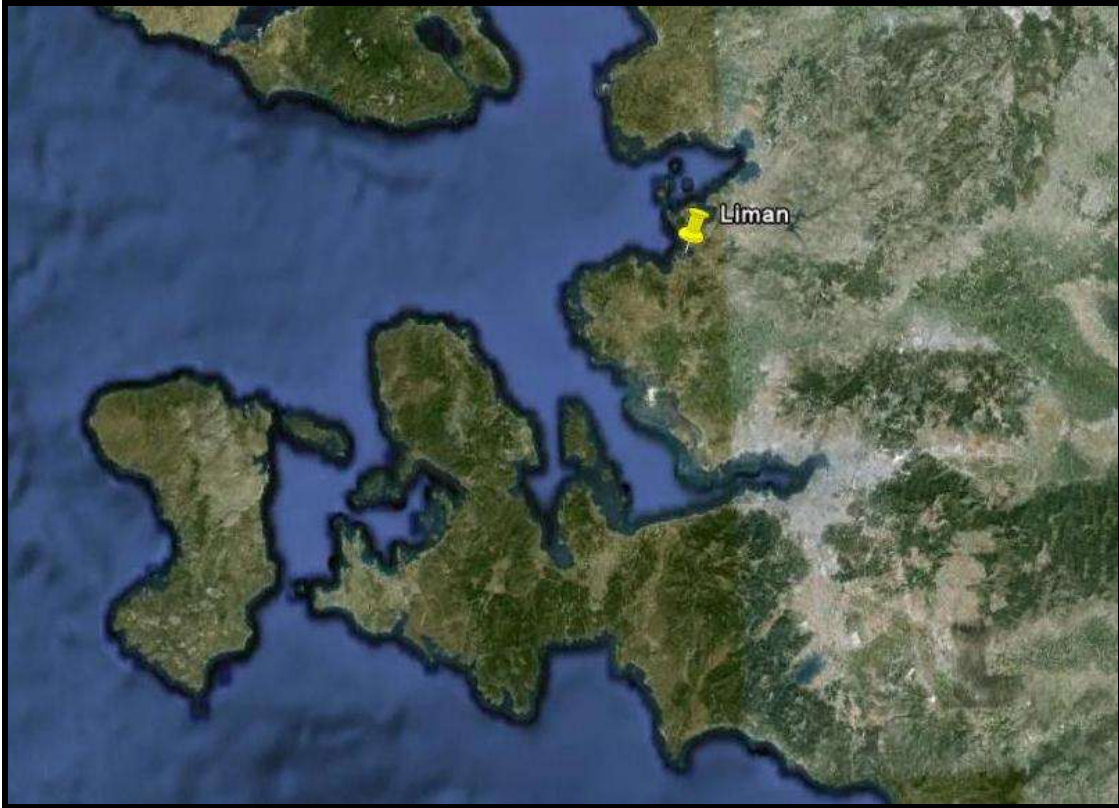
Öneri planının yer aldığı 1/1000 ölçekli iskele dolgu alanı planı ilk kez, T.C. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü'nce 17-07-1994 gün ve 350532081 Plan Numarası ile onaylanmıştır.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Mekansal Planlama Genel Müdürlüğü'nce 13-12-2013 tarih ve 19869 sayılı “Olur” ile onaylı 1/5000- 1/1000 ölçekli “Liman Amaçlı İmar Planı “ bulunmaktadır.

Mevcut kullanım alanı olan 186.16 m olan ve 20 m. Genişliğinde olan iskele 18-20 m. kadar genişleyerek kuzey ucu 88 m. Uzatılacak ve yaklaşık 262 m'ye ulaşacaktır.

## 2- PLANLAMA ALANININ TANITIMI

Planlama alanı, Ege Bölgesi, İzmir İli, Aliağa ilçesinde yer almaktadır. İzmir'in bir ilçesi olan Aliağa, Ege Denizi'nin kıyısında yer alır. İlçe, Güney Doğusunda Dumanlı Dağı ve Kuzey Doğusuna düşen Yunt Dağı ile çevrelenmiş olup Batısında Ege Denizi bulunmaktadır. Aliağa ilçesi; doğudan Manisa ili, güneyden Menemen ilçesi, batıdan Ege Denizi, kuzeyden ise Bergama ilçesi ile komşudur. İzmir İl merkezine yaklaşık 45 km mesafede olan Aliağa'nın yüzölçümü 393 km<sup>2</sup>'dir. Planın yapıldığı Liman, Nemrut körfezinde yer almaktadır.



Şekil 1 : Aliağa Batıçim İskele Limanı Google Earth Fotoğrafi

1960'lı yılların başına kadar tarımsal yoğunluklu ekonomiye sahip olan ve İzmir'in balıkçılık merkezi olan Aliağa, 1961 Anayasasının “Planlı Kalkınma” ilkesi gereğince “Ağır Sanayi Bölgesi” olarak kabul edilmiştir. 1965 yılında İzmir Metropolitan Alan Planlamasında İzmir'in sanayi alt bölgesi olarak planlanmıştır. 1970'lerden itibaren sanayi ağırlıklı

ekonomiye geçiş yapılmıştır. Petkim, Tüpraş gibi ülke ölçeğinde önemli ekonomiye sahip olan sanayi kuruluşlarının kurulmasıyla başlayan sanayileşme, hızını artırarak devam etmiştir.1980’lerde özel demir-çelik fabrikaları işletmeye açılmıştır. 1990’lı yılların ikinci yarısından itibaren özel sektör yatırımları hızlanmıştır.

Aliağa, Petro-Kimya sektörünün ağırlıkta olduğu sanayinin kurulmasıyla birlikte hızla gelişerek, Ege Bölgesinin nüfus çeken bir sanayi merkezi olmuştur. Hızlı sanayileşme; hızlı kentleşme, dış göç alma ve nüfusun yoğunlaşmasına neden olmuştur. Aliağa'nın bir sanayi merkezi olması, İzmir, Manisa veya Aliağa köylerinde ikamet eden ancak Aliağa'da çalışan “işgücü tipi”ni yaratmıştır. Aliağa'nın nüfus yapısı, heterojen bir nitelik arz etmektedir. Dış göç sonucu, Türkiye'nin her yerinden insanlar Aliağa'ya gelmiştir. Tüm sanayi merkezlerinde görülen hareketli ve heterojen nüfus yapısına Aliağa'da da rastlanmaktadır. Bu nedenle Aliağa'da gece ve gündüz nüfusu arasında büyük farklılık mevcuttur.

Aliağa ilçesinde turizm sektöründe tarihsel bir gelişmeden net olarak bahsedilememektedir. Sektör tüm yönleriyle oldukça geride 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, Gryneinon (Çıftıkale) ören yeri ve Aigaia (Nemrutkale) iyon kenti Aliağa'da turistik alanlar arasında sayılabilecek antik yerleşmelerden bazılarıdır.

Aliağa'da alternatif turizm alanları olarak, Çamlıktepe, Plajlar bölgesi, Polis plajı, Askeri plaj, Özel İdare plajı, Kyme antik kenti, Güzelhisar çamlığı, Kuş cenneti, Şelale çevresi bulunmaktadır.

Türkiye, termal ile denizin buluştuğu nadir ülkelerdendir. Ülkemizde termal turizm ile denizin entegre olabileceği yerlerden birisi de Aliağa'dır. Menemen'in kuzeybatısında Aliağa Çiftliği bucağının 15 kilometre batısında Denizli Ilıcası bulunmaktadır.

Gelişmiş bir ulaşım sisteminin varlığı, bir bölgenin gelişmesindeki en önemli faktörlerden birisidir. Karayolu, demiryolu ve denizyolu Aliağa ilçesinin ulaşım alternatiflerini oluşturmaktadır

İzmir'e karayolu ulaşımıyla 45 km mesafede olan Aliağa ilçesi, Balıkesir'e 217, Çanakkale'ye 271, Manisa'ya ise 48 km mesafede bulunmaktadır.

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

- Manisa-Aliağa Karayolu
- Çanakkale-Aliağa Karayolu
- Aliağa- Ayvalık
- Bornova Kavşağı-Çiğli-Menemen-Aliağa-Zeytindağı Karayolu

Aliağa-Menderes hızlı banliyö sistemi demiryolu ulaşımına yönelik önemli yatırımlardandır. Bu projenin hizmete girmesiyle, Aliağa ulaşımında önemli bir avantaja daha sahip olmuştur.

Aliağa ilçesi deniz ulaşımı açısından da önemli bir potansiyele sahip olup; özellikle iskeleleri ile ön plana çıkmaktadır. Aliağa ilçesi, Denizcilikte Doğu Akdeniz'in önemli liman merkezlerinden biridir. Türkiye denizcilik sektörünün büyük bölümüne hizmet veren bu

iskeleler, küresel mali krize rağmen Nemrut iskeleleri ve Aliğa bölgesindeki denizcilik-liman sektörü yatırımları ile dikkat çekmektedir. Aliğa'da HABAŞ, İzmir Demir Çelik, Batıçim, Ege çelik, Ege Gübre, Petrol Ofisi, Petkim, Total, Egegaz ve TÜPRAŞ' ait toplam 11 iskele bulunmaktadır.

### 3- MEVCUT PLAN DURUMU

- 1/1000 ölçekli iskele dolgu alanı planı ilk kez, T.C. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü'nce 17-07-1994 gün ve 350532081 Plan Numarası ile onaylanmıştır.
- 16.10.2009 ve 01.94 sayılı kararı ile İzmir Büyükşehir Belediye Meclisi'nce onaylanan 1/25000 ölçekli İzmir Kentsel Bölgesel Nazım İmar Planında da Liman ve Geri saha kullanımı planlıdır.
- Planlama alanı güneyinde bulunan ve plan sınırları dışında kalan alanda 25.11.2008 tarihinde İzmir II numaralı KTVKB Kurulu'nce onaylı 1/5000 ve 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planları bulunmaktadır.
- Planlama alanı kuzeyinde Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından 27-08-2010 tarihinde 6736 sayılı Bakanlık Olur'u ile onaylanan 1/25000 ve 1/5000 ölçekli Nemrut Körfezi (Liman ve Geri Hizmet Alanı Nazım İmar Planı Kısmi revizyonu bulunmaktadır.
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Mekansal Planlama Genel Müdürlüğü'nce 13.12.2013 tarih ve 19869 sayılı "Olur" ile onaylı 1/5000 – 1/1000 ölçekli "Liman Amaçlı İmar Planı" bulunmaktadır.

### 4- MEVCUT YAPILAŞMA VE FAALİYETLER

Planlama alanında, kıyıya kabaca koşut uzanan eşderinlik eğrilerinin kıyıdan açığa doğru ilk 100 m'de yaklaşık %5 eğimle alçaldığı görülmektedir. Devamında 50-100 m boyunca bu eğim dikleşmekte ve %15-20'ye ulaşmakta, daha sonra içe yatıklaşarak %5 olmaktadır.

Planlama alanının içinde en büyük su derinliği 32 m civarındadır. Deniz tabanında olağandışı bir başka yer biçimi izi görülmemektedir.

Planlama alanı, Neojen öncesi böylesi bir bölgesel sistemin ortasında, Doğu Orta Ege Çöküntüsü'nde yer almaktadır.Foça Çöküntüsü'nü batıda Karaburun Yükselimi ve doğuda güneydeki Çeşme Yarımadası'yla kuzeydeki Bakırçay Grabeni arasındaki Yamanlar Yükselimi arasında betimlemektedir.

Planlama alanının deniz tabanının, kalınlığı 4.70 m ile 7.50 m arasında değişen güncel çököl balçık tabakası örtmektedir. Bunun altında yine güncel çökellerden silt-kil-kum birimlerinin karışımından oluşan bir tabaka bulunmaktadır, bunun kalınlığı ise 1.0 m ile 4.5 m arasında değişmektedir.

Planlama alanında, kıyıya kabaca koşut uzanan eşderinlik eğrilerinin kıyıdan açığa doğru ilk 100 m'de yaklaşık %5 eğimle alçaldığı görülmektedir. Devamında 50-100 m boyunca bu eğim dikleşmekte ve %15-20'ye ulaşmakta, daha sonra içe yatıklaşarak %5 olmaktadır.

Planlama alanının içinde en büyük su derinliği 32 m civarındadır. Deniz tabanında olağandışı bir başka yer biçimi izi görülmemektedir.

Planlama alanı, Neojen öncesi böylesi bir bölgesel sistemin ortasında, Doğu Orta Ege Çöküntüsü'nde yer almaktadır. Foça Çöküntüsü'nü batıda Karaburun Yükselimi ve doğuda güneydeki Çeşme Yarımadası'yla kuzeydeki Bakırçay Grabeni arasındaki Yamanlar Yükselimi arasında betimlemektedir.

Yaklaşık 400 m uzunluklu ve 23 m genişlikli olan iskele yaklaşık 18 m kadar genişletilerek 41 m. olacak, kuzey ucu yaklaşık 87 m uzatılacak ayrıca mevcut iskelenin bir kısmı ile kara arasında kalan 21 833 m<sup>2</sup> lik bir alan kazık temeller üzerinde platform olarak inşa edilecektir.

Nemrut Körfezi Darft derinliği 10 ile 40 metre arasında olan büyük gemilerin bile yükleme-boşaltma yapabileceği deniz derinliğine sahiptir. İzmir Alsancak Limanına sadece belli büyüklüğe kadar gemileri yanaşabildiği ve geri sahasının yetersiz olduğu göz önüne alınırsa, bölgede büyük gemilerin yanaşabileceği, Akdeniz ülkeleri ve özellikle de Yunanistan Limanları ile rekabet edebilecek bir Limana ihtiyaç duyulduğu görülmektedir. Böyle bir Limanın da yukarıda açıklandığı üzere; deniz derinliği, konumu, geri saha imkanları, ulaşılabilirliği, bölgenin ihtiyaçları ve potansiyelleri doğrultusunda Nemrut Körfezinde kurulabileceği değerlendirilmektedir.

Mevcut durumda Firmaya ait olan işletmede dökme yüklerin yükleme ve boşaltması ve Genel Kargo Yük elleçlemesi yapılabilmektedir. Kullanılan yöntem ise vinçlere bağlanan halat, kapma, polip gibi ekipmanlarla, yükün gemi içinden alınarak kamyonlara yüklenmesi veya kamyon üzerinden alınarak gemilere yüklenmesidir.

Söz konusu alanın başlıca seçilme nedenleri şu şekilde özetlenmiştir:

1. Yer seçimi yapılacak olan alanın, yüksek tonajlı ürünlerin getirilmesi nedeniyle denizle bağlantısı olan bir alan olması gerekmektedir.
2. Alan, hem iç piyasa, hem de dış piyasa açısından faaliyet sahibine ve bölgede yer alan diğer sanayi kuruluşlarına yakın bir konumdadır.
3. Çevresinde birçok sanayi kuruluşunun ve özel limanların bulunması altyapı ve malzeme temini açısından bir avantajdır.
4. Yapılacak rıhtım ile büyük tonajlı gemilerin yanaşması sağlanmış olacaktır.
5. Halihazırda faaliyet sahibi tarafından alanda liman işletmeciliği devam etmekte olup, proje konusu kapasite artışıdır.
6. Faaliyet Sahibi tarafından bölgede yapılan araştırmalarda ihtiyaca cevap verebilecek en uygun alan olarak söz konusu alan seçilmiş, ilgili kurumların görüşleri alınarak Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından planlar onanmıştır. Bu aşamadan sonra alternatif alan arayışına gidilmemiştir.

Firma mevcut durumda 3 000 000 ton/yıl genel kargo, 6 000 000 ton/yıldökme katı eşya elleçlemesi yapılmakta olup, kapasite artışı ile birlikte tesiste 6 000 000 ton/yıl genel kargo, 8 000 000 ton/yıl dökme katı eşya elleçlenmesi planlanmaktadır.

İskelelerin uzatılması ve genişletilmesi yatırımlarından sonra oluşacak kapasite;

|                 | BİRİM | MEVCUT KAPASİTE | YATIRIM SONRASI |
|-----------------|-------|-----------------|-----------------|
| GENEL KARGO YÜK | TON   | 3.000.000       | 6.000.000       |
| DÖKME YÜK       | TON   | 6.000.000       | 8.000.000       |
| KONTEYNER       | TEU   | 0               | 300.000         |

Liman sahasına mevcut durumda 35 000 DWT kapasiteler gelmekte olup, projenin gerçekleşmesi ile birlikte 75 000 DWT kapasiteli gemiler iskele ve rıhtıma yanaşabilecektir. Liman kapasitesi esas olarak iskele ve rıhtımların doluluk oranına toplam kullanılabilir stok alanına , iskele ve rıhtımlardaki vinç sayısına , sahadaki istiflenme makinası sayısına ve liman yaklaşım yolları ve trafik durumuna göre değişir.

Proje kapsamında, İzmir İli, Aliğa İlçesi, Çakmaklı Köyü, Nemrut Körfezi Mevkiindeki mevcut iskele ve dolgu alanının 23 008 m<sup>2</sup>'den (12 558 m<sup>2</sup> Mevcut Dolgu + 10 450 m<sup>2</sup> Mevcut İskele) 44 841 m<sup>2</sup>'ye (Mevcut 23 008 m<sup>2</sup> iskele-dolgu, Proje 21 833 m<sup>2</sup> ) **Kazıklar Üzerinde Platform** olarak çıkarılması planlanmaktadır. İlgili firma değişik tonajlarda ayda ortalama 30 adet gemi elleçleme yapmakta olup, projenin gerçekleştirilmesi ile birlikte ayda yaklaşık 40 geminin alana gelmesi ve elleçleme yapılması planlanmaktadır.

İlave Plan önerisinin ana amacı , limanın öncelikle kendi çimento (genel kargo yük) ve klinker (dökme yük) ihracatları için kullanılmasıdır. Çimento ihracatını, slingbag ve bigbag olarak adlandırılan 1000-1500 kg'lık torbalar içinde yapan firma , Çimentonun bu şekilde fabrikadan çıktıktan sonra nakliye,depolama ve elleçleme sırasında oluşan zaiyatları ortadan kaldırmak ve yağmurlu havalarda da nakliye ve elleçleme yapabilmek için, çimento ihracatını konteynerler içinde gerçekleştirebilme amaçlanmaktadır.

Bu sebeple, mevcut olan genel kargo yük ve dökme yük elleçleme işlemleriyle birlikte konteyner elleçleme de planlanmaktadır. Ayrıca iskelelerin uzatılması ve genişletilmesi yatırımların, daha büyük ve tonajlı gemilerle ihracat yapılmasını sağlayacak olup ihracat hacmi de artacaktır.

Tesiste RTG,Gentry Vinç gibi vinçlerle istifleme yapılacaktır.Montaj işlemlerinden sonra döşeme betonunun dökülmesi işlemlerine geçilecek ardından da üst yapının saha kaplama ve tesisat kanalları işlerinin yapılması tamamlanıp, rıhtım ünite ve ekipmanlarının yerleştirilmesi gerçekleştirilecektir.

Yapılması planlanan Liman Tevsii (Rıhtım ve İskele Kapasite Artışı) ile yerli ve yabancı bayraklı gemilere kumanyacılık, rıhtım işletmeciliği, nakliye, tahmil, tahliye, antrepopculuk, depoculuk, terminalcilik gibi hususlarda artan talep karşısında bölge sanayici, ihracat ve ithalatçısı ile, yerli ve yabancı gemilerin yükleme ve boşaltma taleplerinin karşılanabilmesi mümkün olabilecektir.

## 5- ÖNERİ PLAN KARARLARI VE GEREKÇELERİ

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Mekansal Planlama Genel Müdürlüğü'nce 13.12.2013 tarih ve 19869 sayılı "Olur" ile onaylı 1/5000 – 1/1000 ölçekli "Liman Amaçlı İmar Planı" bulunmaktadır.

Öneri İmar Planında 3. Derece Arkeolojik sit alanı içinde kalan mevcutta dolfen de bulunan yaklaşık 14361 m<sup>2</sup> alan plan onama sınır dışında bırakılmış, ön izin kapsamında bulunmayan 1994 onaylı planda bulunan yaklaşık 943 m<sup>2</sup> lik alan da plan onama sınırı dışında bırakılmış, 34 458 m<sup>2</sup> alan "Liman" olarak planlanmıştır.

Rapor ekinde yer alan bilgi paftalarından da anlaşılacağı üzere 08.11.2013 tarihinde ön izin verilen 808 m<sup>2</sup> lik alan sehven yapılan bir maddi hata sonucu onaylanan imar planı dışında bırakılmıştır. Plan askı süresi fark edilen bu hata ekli planda düzeltilerek plan içine alınmıştır. İlgili kurum ve kuruluş görüşleri planlama alanının ilave edilen kısmı da içinde olacak şekilde alınmıştır.

Denizyolu taşımacılığı, Ülkemizde uygulanan dışa açık liberal politikalar sonucu dış ticaret hacminin büyük ölçüde artması ile önemini daha da arttırmış bulunmaktadır. Ülkemizden Batı Avrupa'ya, Batı Avrupa'dan ülkemize yapılan taşımalar, genelde karayolu taşıma aracı olan tırlarla yapılmaktadır. Fakat deniz taşımacılığı kara taşımacılığından daha ucuzdur. Bu durum deniz taşımacılığına olan talebi artırmıştır.

Türkiye ekonomisinin gösterdiği gelişme önümüzdeki yıllarda denizyolu taşımacılığına olan talebin önemli ölçüde artacağını göstermektedir. Deniz ticaret filosundaki bu gelişme ülkemizde yeni limanların yapılmasını da gündeme getirmektedir. Liman yatırımları ile kentsel gelişimi ve arazi kullanımı arasındaki ilişkilerin göz önünde tutulmaması nedeniyle, Antalya limanı dışındaki tüm limanlar kentin merkezinde dar bir sahaya sıkışmış kalmış ve gelişme imkanları da olmamıştır.

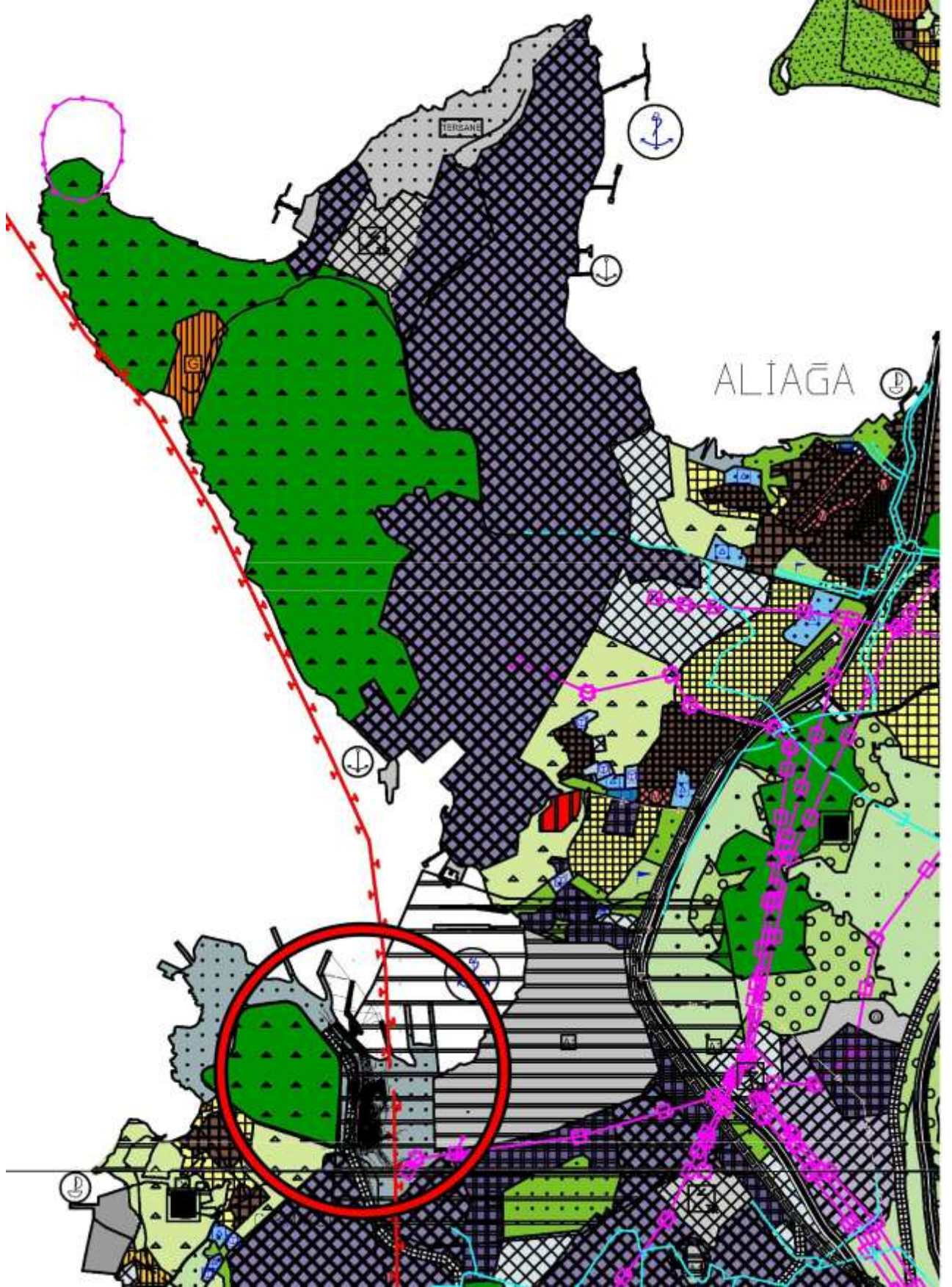
Üretici şirketlerin bazıları kendi iskelelerini kurarak iskele hizmetlerini karşılama yoluna gitmişlerdir. Ayrıca son zamanlarda faaliyete geçen yeni tesislerle, tamamlanan tevsiatlar liman hizmetlerine olan talebi artırmıştır.

Aliağa ve Nemrut Liman bölgelerinden başlayarak Horozgediği Liman sahasına kadar uzanan bölgede çok sayıda özel sektör sanayi limanları yapılmış, ancak bunların hiçbirisi konteyner elleçlemesi amacıyla planlanmadıkları için, bu sahadaki eksiklik günümüze kadar giderilememiştir. Bu amaçla yapılması planlanan Rıhtım ve İskele Projesi bu açığı kapatma yönündeki eksiklik ve gereklilik karşısında düşünülmektedir.



Şekil 2 : 1/25000 ölçekli Askeri Yer Bulduru Haritası

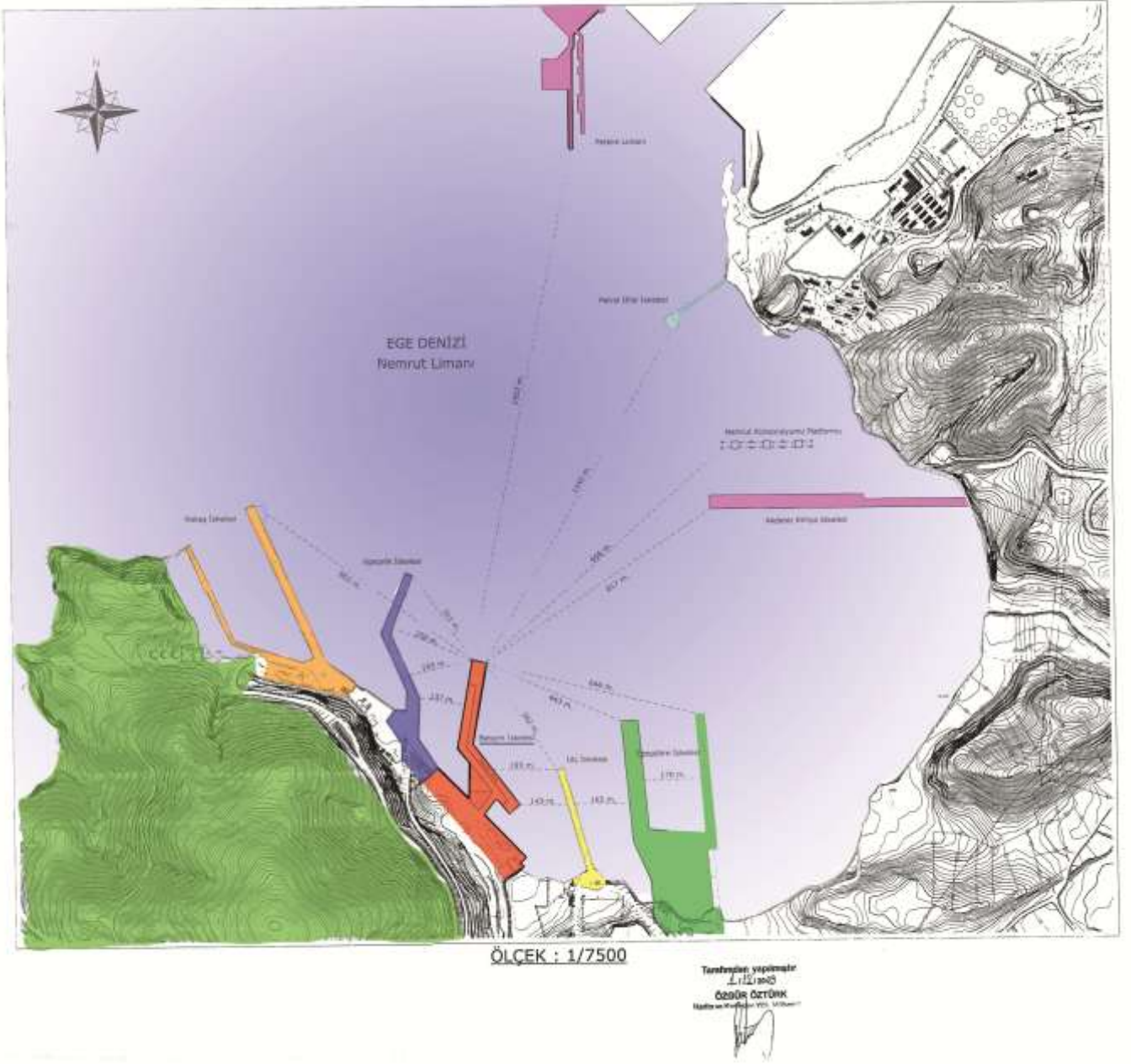




Şekil 3 : 1/25000 ölçekli İzmir Kentsel Bölgesel Nazım İmar Planı örneği



Şekil 4 : Uydu Fotoğrafi Görüntüsü



Şekil 5: Çevre İlişkileri Bilgi Paftası

## 6-PLAN NOTLARI

1. BU PLAN VE KOŞULLARINDA BELİRTİLMİYEN KONULARDA, KONUSU VE İLGİSİNE GÖRE;
  - 3194 SAYILI İMAR KANUNU VE İLGİLİ YÖNETMELİKLERİ,
  - 3621 SAYILI KIYI KANUNU VE YÖNETMELİĞİ HÜKÜMLERİ,
  - 618 SAYILI LİMANLAR KANUNU,
  - 655 SAYILI ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞININ KURULMASI HAKKINDA KANUN HÜKMÜNDE KARARNAME,
  - 2863 KÜLTÜR VE TABİAT VARLIKLARINI KORUMA KANUNU VE İLGİLİ YÖNETMELİKLERİ,
  - 1380 SAYILI SU ÜRÜNLERİ KANUNU VE YÖNETMELİĞİ,
  - 1593 SAYILI UMUMİ HIFZISSİHHA KANUNU,
  - 4857 SAYILI İŞ KANUNU VE İLGİLİ TÜZÜK VE YÖNETMELİKLERİ,
  - 5378 SAYILI “ENGELLİLER HAKKINDA KANUN” VE BU KANUN KAPSAMINDA, PLANLAMA ALANINDA YER ALACAK KENTSEL, SOSYAL, TEKNİK ALTYAPI ALANLARINDA VE YAPILARDA, TÜRK STANDARTLARI ENSTİTÜSÜNÜN İLGİLİ STANDARTLARI,
  - 2872 SAYILI ÇEVRE KANUNU VE BU KANUNA BAĞLI OLARAK ÇIKARTILAN İLGİLİ MEVZUAT
  - AFET BÖLGELERİNDE YAPILACAK YAPILAR HAKKINDA YÖNETMELİK,
  - DEPREM BÖLGELERİNDE YAPILACAK BİNALAR HAKKINDA YÖNETMELİK,
  - BİNALARIN YANGINDAN KORUNMASI HAKKINDA YÖNETMELİK,
  - SİĞİNAK YÖNETMELİĞİ,
  - OTOPARK YÖNETMELİĞİ,
  - ELEKTRİK KUVVETLİ AKIM TESİSLERİ YÖNETMELİĞİNE,
  - İŞYERİ AÇMA VE ÇALIŞMA RUHSATLARINA İLİŞKİN YÖNETMELİK,
  - GEMİLERDEN ATIKLARIN ALINMASI VE ATIKLARIN KONTROLÜ YÖNETMELİĞİ, VE İLGİLİ DİĞER MEVZUAT HÜKÜMLERİ GEÇERLİDİR.

AYRICA, YUKARIDA BELİRTİLEN KANUN VE YÖNETMELİK DIŞINDA DİĞER İLGİLİ KANUN VE YÖNETMELİKLERE UYULMASI ZORUNLUDUR.

2- YAPIMI PLANLANAN TESİSİN İNŞAAT AŞAMASINDA CAN, MAL VE YANGIN İÇİN EMNİYET SİSTEMİ KURULACAK VE GERÇEKLEŞTİRİLECEKTİR. İNŞAAT VE HARFİYAT SIRASINDA PARLAYICI, PATLAYICI, TEHLİKELİ VE TOKSİK MADDE KULLANILMAYACAKTIR.

3- BU PLANA GÖRE YAPILAN HER TÜRLÜ FONKSİYON İÇİN DOLGU SIRASINDA DOLGU MALZEMELERİNİN ÇEŞİTLİ ETKENLERLE DENİZ İÇİNE YAYILMAK SURETİYLE SİĞLAŞMAYA VE KİRLİLİĞE SEBEBİYET VERİLMEMESİ İÇİN ÖNCELİKLE ANROŞMAN VEYA BETON PERDE GİBİ YAPISAL ÖNLEMLER ALINACAKTIR.

4- İŞLETME AŞAMASINDA DENİZ, CAN, MAL VE SEYİR GÜVENLİĞİNİN SAĞLANMASI AÇISINDAN KIYI EMNİYETİ VE GEMİ KURTARMA İŞLETMELERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜNÜN GÖRÜŞÜ ALINARAK İALA STANDARTLARINA UYGUN GÜNDÜZ VE GECE İŞARETLERİ İLE MARKALANMASI GEREKMEKTEDİR. İNŞAATIN TAMAMLANMASINI MÜTEAKİBEN, ULAŞTIRMA,

DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞINDAN FAALİYET İZİNİ ALINMASI GEREKMEKTEDİR.

5-PLANLAMA ALANINDA YAPILACAK ÇALIŞMALAR ESNASINDA 2863 SAYILI KANUN KAPSAMINDA HERHANGİ BİR KÜLTÜR VARLIĞINA RASTLANILDIĞINDA İLGİLİ MEVZUAT GEREĞİ ÇALIŞMALARIN DURDURULMASI, DURUMUN EN YAKIN MÜZE MÜDÜRLÜĞÜNE BİLDİRİLMESİ GEREKMEKTEDİR.

6- LİMAN ALANI OLARAK TANIMLANAN ALANDA; E:0.20 OLARAK HMAX İSE; YÖNETİM VE DESTEK BİRİMLERİ İÇİN 6,50 (2 KAT), DİĞER BİRİMLER İÇİN TEKNOLOJİNİN GEREKTİRDİĞİ ÖZELLİKLERE GÖRE BELİRLENECEKTİR.

7- ULAŞTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI'NIN (TERSANELER VE KIYI YAPILARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ) 19.07.2013 TARİH VE 2406 SAYILI YAZISI GEREĞİ;

- PLANLANAN KIYI YAPILARINA AİT UYGULAMA PROJELERİ ULAŞTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI (ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ) TARAFINDAN ONAYLANDIKTAN SONRA DENİZ YAPILARININ İNŞAATINA BAŞLANCAKTIR.

-İMAR PLANI ONAY TARİHİNDEN İTİBAREN ALTI AY İÇERİSİNDE YATIRIMA BAŞLANACAKTIR. AKSİ TAKDİRDE PLAN ONAYI GEÇERSİZ SAYILACAKTIR.

-“LİMAN FAALİYET ALANI 3. ŞAHİSLARA YÖNELİK KONTEYNER HİZMETİNİ KAPSAMAYACAKTIR. TESİSTE OLUŞTURULACAK KONTEYNER ELLEÇLEME KAPASİTESİ, YALNIZCA TESİSİN İHTİYACINA YÖNELİK KULLANILACAKTIR.

8- PLAN KAPSAMINDA BULUNAN HAZİNENİN ÖZEL MÜLKİYETİNDEKİ VEYA DEVLETİN HÜKÜM VE TASARRUFU ALTINDAKİ TAŞINMAZLARDA PROJE VE FİİLİ UYGULAMA YAPILMADAN ÖNCE MALİYE BAKANLIĞINDAN İZİN ALINMASI GEREKMEKTEDİR.

9- İZMİR VALİLİĞİNCE ( İL AFET ACİL DURUM MÜDÜRLÜĞÜ) 11.08.2010 TARİHİNDE ONAYLANAN İMAR PLANINA ESAS JEOLojİK ETÜT RAPORUNDA BELİRTİLEN HUSUSLARA UYULACAKTIR

10-YUKARIDA BELİRTİLEN HÜKÜMLERİN GEREK İNŞAAT AŞAMASINDA GEREKSE UYGULAMA AŞAMASINDA YERİNE GETİRİLMEMESİ HALİNDE SORUMLULUK YATIRIMCI VE İLGİLİ İDAREYE (VALİLİK VE BELEDİYE) AİT OLACAKTIR.