

## Konak Tüneli Açılır Gibi Oldu

*Konak-Yeşildere tüneli İzmir Büyükşehir Belediyesinin o dönemli Nazım İmar Planlarında, 2009 yılında onanan Ulaşım Ana Planında yer almayan, Ulaştırma Bakanlığı'nın Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi, Hedef 2023 raporuna aykırı olmasına rağmen, bir oldu bittiyle kentimizde hayata geçirilmiştir.*

Tüm dünyada tünel uygulamalarında önce tünele ait projeler hazırlanır ve gerekli zemin etüdüleri yapılır, daha sonra imalat çalışmalarına başlanırken, bu kez karayolları sayesinde projesi hazırlanmadan tünel yapımına başlanmış, proje ile tünel yapımı eşzamanlı yürütülmüştür. Kentimize yapılacak bu ulaşım yatırımını tartışma ve değerlendirme hakkı bizlerden esirgenmiştir.

TMMOB İzmir İKK Bileşenleri tarafından 2011 yılı Ekim ayından itibaren

gerekli uyarılar yapılmış, kamu kaynaklarının akılcı bir yöntemle, bilime ve mühendisliğin gereksinimlerine göre kullanılması istenmiştir.

Tünelin Konak girişi tarafında tarihi Damlacık mahallesinin sakinleri uzun süre muhatap alınmamış, heyelan bölgesi olmasına karşın yürütülen tünel çalışmaları nedeni ile hasara uğrayan evleri ve sekteye uğrayan yaşıntıları baskılanmıştır.

Bir genel seçim öncesinde keyfi biçimde kent gündemine sokulan tünelin açılışı başka bir genel seçim öncesinde propaganda malzemesi olarak kullanılmıştır. Amaç kentin ulaşım sorununu tümleşik olarak çözmek yerine popülist uygulamaları ile denetimsiz müteahhitlik uygulamalarına yol açmak olunca, kente getireceği sorunlar da açılıştan sonra ortada bırakılmaya devam ediliyor.



Tünel çıkışında araç ve yaya trafiğini düzenleyen uygulamalar karayolları ve Belediye tarafından eşgüdümlü olarak planlanıp hayata geçirilemeyince zorunlu olan yaya geçişi tamamlanamadı. Ulaşımı sadece araç trafiğinin çözümü olarak gören anlayış yayaları yok saydı. Yaya geçişine kapatılan Bahri Baba parkı - Konak Meydanı arasında, yayalar metro altgeçit bağlantısını kullanmaya zorlandı.

Kent içi ulaşım çözümleri uzun süreli etüt, inceleme, proje hazırlıklarından sonra bilim insanları, üniversiteler, meslek odaları, toplum kuruluşları ve en önemli kent halkının görüşlerine açılmalı, sağlıklı tartışma ortamından geçirilerek çözüm bulunmalıdır. Çok pahalı olan ulaşım yatırımlarının kamu yararına ve kentlinin gereksinimlerine göre ortaya çıkarılması için en sağlıklı yol budur.

## İzmir Kordonboyu 10 Metre Yükseliyor

İzmir Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından 13.03.2015 tarihinde kabul edilerek yürürlüğe konan "Yürürlükteki 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planlarında sadece kat adeti belirlenmiş imar adalarında, planlarda yeni bir düzenlemeye gerek kalmaksızın yürürlükteki imar yönetmeliklerinin tariflediği yüksekliklerin uygulanmasına" kararı kentimizi güneşsiz, ışıksız, hava almayan kalitesiz mekanlara mahkum edecek.

Yayımlanan Meclis kararıyla kat yükseklikleri, konut yapılarında 2.60 m'den 3.5 m'ye, ofis ve turizm yapıla-

rında 2.60 m'den 3.80 m'ye çıkarılıyor. Ticaret bölgelerinde ve zemin kat ticaret olarak belirlenen yerlerde zemin katlarda 3.0 m'den 4.50 m'ye, asma katlı zemin katlarda 5.50 m'ye; konut bölgelerinde ise zemin katlarda 4.00 m'ye çıkararak uygulama yapılabilir.

Kordon ve Körfez kıyılarında kentlilerin "Çin Seddi" benzetmesiyle tanımladığı mevcut 24.80m. olan yapı yüksekliği bu yönetmelikle 10m. artırılarak 35m'ye çıkarılıyor. Yapı yükseklikleri Karşıyaka, Güzelyalı kıyılarında 8 katlı yapılar olan bölgelerde ve ana caddelerde 10m., 5 katlı bina bulunan

sokaklarda ise 5m. artırılmaktadır. Bu plansız ve plana aykırı gelişme kentin tamamen iflası olacaktır.

İmar Kanunu eki yönetmeliklerde yapı yüksekliklerinin yol genişlikleri ile doğrudan bir ilişkisi vardır. Cadde, sokak vb. yol genişliklerini "Mekansal Plan Yapım Yönetmeliğine" uygun olarak artırmadan yapı yüksekliklerinin artırılması, imar planlarının öngördüğü yapı yüksekliklerinin yönetmelikle değiştirilmesi, İmar Kanunu'na, açıkça aykırıdır.

*\*Mimarlar Odası İzmir Şubesi*