

100.Yıl ve ODTÜ'de neler oluyor?

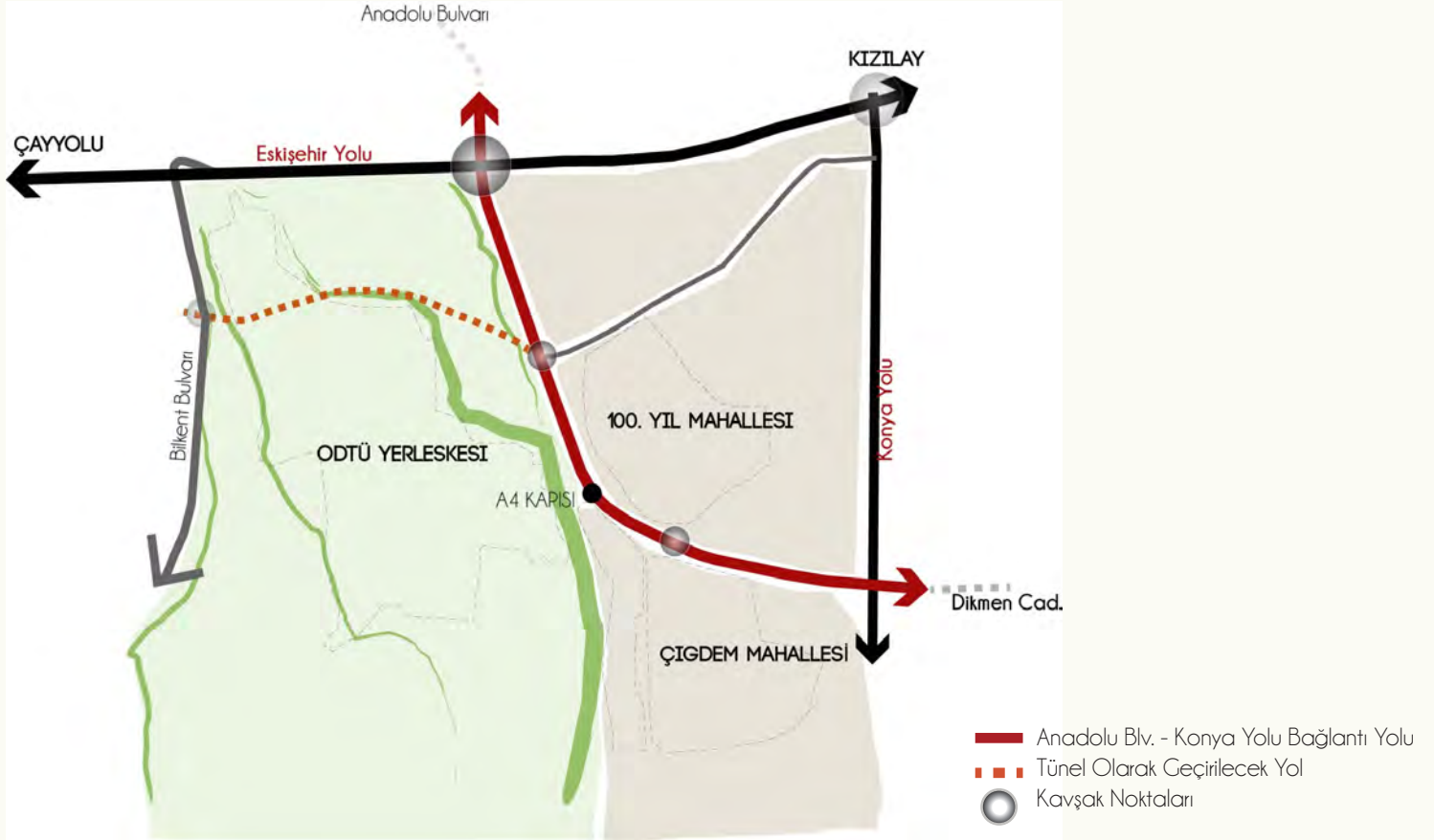
6 Eylül 2013 sabahı ODTÜ'nün 100. Yıl girişine önce polis sonra Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin iş makineleri geldi.

O gün, açılacak yola, ağaçlarıyla doğal sit olan ODTÜ ormanının ortadan kaldırılmasına ve 100. Yıl halkının bu yolla değişecek yaşam koşullarına itiraz edenlerin sesleri kısılmak istendi. Söyleyecek sözü olan mahallelilere ve öğrencilere polis gaz bombaları ve TOMA'larla müdahale etti. 6 Eylül şafağında mahallelinin bilgi paylaşımında bulunduğu direniş çadırı yıkıldı ve onlarca ağaç söküldü.

6 kişinin gözaltına alındığı o sabahın sonrasında, alanda belediye tarafından polis destekli "insansüstü" bir çabayla, yıkım ve ağaç katliamı başlatıldı. 6 Eylül gecesi ise mahalleye ve ODTÜ kapısına yüzlerce çevik kuvvet yığıldı. 100. Yıl ve ODTÜ gaz altında bırakıldı. Polisin 100. Yıl içinde, ara sokaklardaki takındığı tavır, polis devletine özgü bir sıkıyönetimin izlerini taşıyordu.

Bugün çevik kuvvet, TOMA ve biber gazı korumalı yol çalışması ara vermeksizin devam ediyor. İş makineleri 24 saat uyumuyor, uyutmuyor.

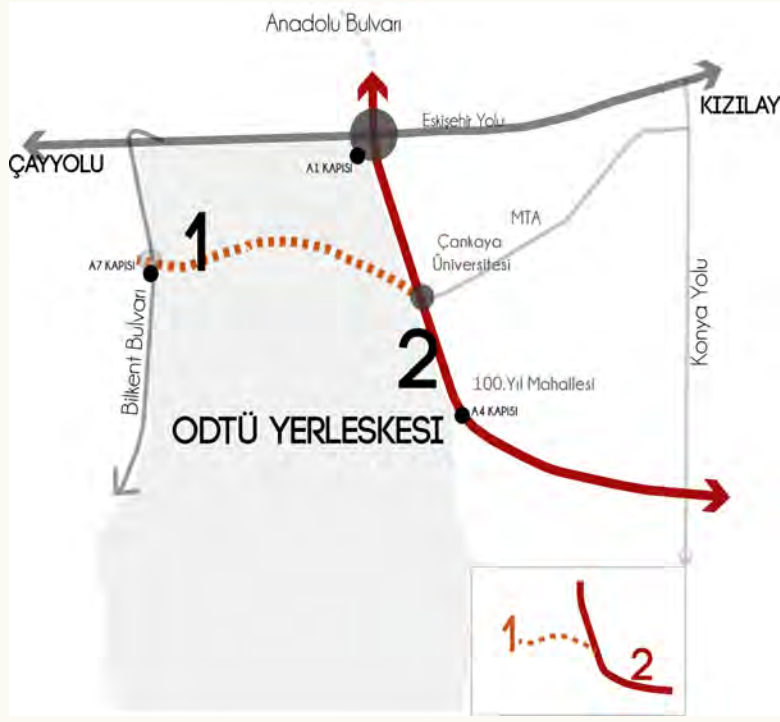
Peki, 100. Yıl Mahalle sakinlerinin ve ODTÜ öğrencilerinin karşı çıktığı, Büyükşehir belediye başkanının hakkında "neden halka soracak mışım?" türünde beyanatlar verdiği bu "yol meselesi" gerçekte nedir?



Anadolu Blv.-Konya Yolu Bağlantı Yolu Hattı

1. ODTÜ sınırları içinden geçirilmek istenen yollar hangileridir?

ODTÜ sınırları içerisinden geçirilmesi planlanan 2 adet yol bulunmaktadır. Bunların ilki ODTÜ'nün Bilkent girişinden (A7 kapısı) başlayan ve kampusu doğu-batı yönünde kesen yoldur. Bu yola ODTÜ, hemzemin bir arterin yerleşkeyi ikiye böleceği gerekçesiyle itiraz etmiş ve konuyu yargıya taşımış, Danıştay bu itirazı kabul ederek yolun açılmasına izin vermemiştir. İkinci yol ise günümüzde tartışmalara konu olan, Anadolu Bulvarı'nın devamı niteliğinde, bu yolu Konya Yolu'na bağlayan ve ilk olarak 1994 tarihli 1/5000 ölçekli ODTÜ İmar Planı'nda da yer alan yoldur. Güzergahı ODTÜ A1 kapısından başlayarak ODTÜ sınırını takip eden yol, ODTÜ A4 kapısı yanından 100. Yıl-Çiğdem mahalleleri içinden geçmektedir.

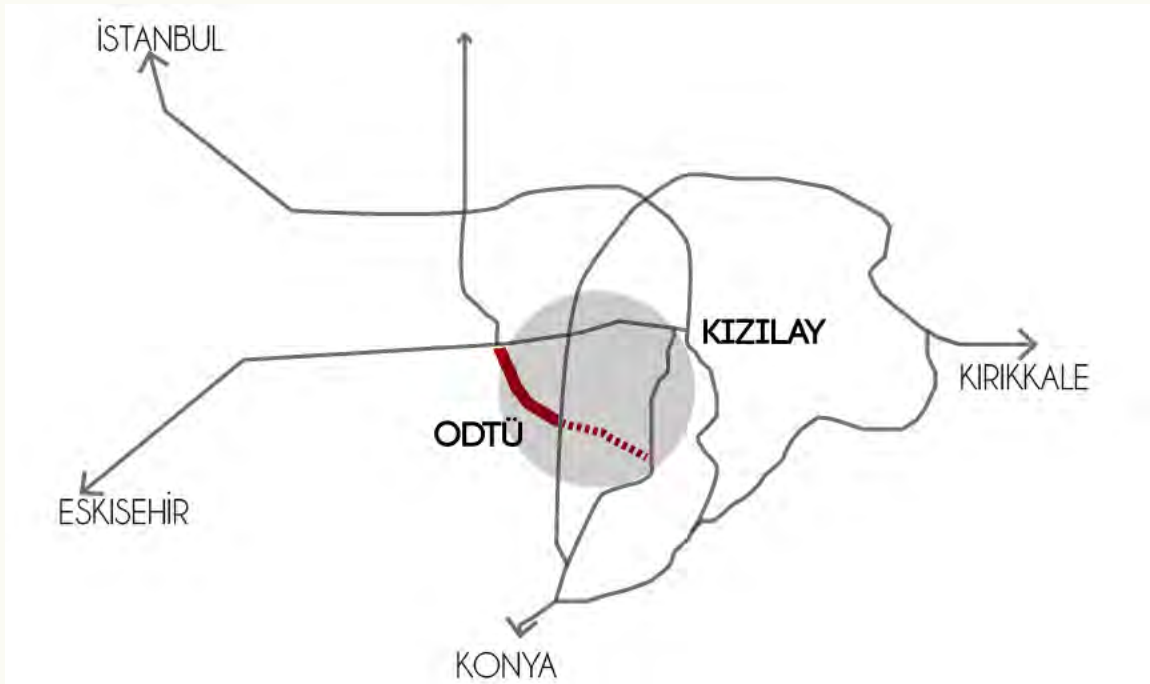


Mevcut Planlarda ODTÜ Kampüsü İçerisinden Geçen Yollar

2. 100. Yıl ve Çiğdem Mahallesi'nden geçen yol hangi amaçla planlanmıştı, günümüzde geçerliliği nedir?

Bu yol 80'li yıllarda, Anadolu Bulvarı'nın ve Eskişehir Yolu'nun, 100.Yıl İşçi Bloklarından geçerek, önce Konya yoluna, devamında Öveçler ve Dikmen vadisi üzerinden geçerek Çankaya'ya ve doğuda Mamak'a bağlanması amacıyla planlanmıştır. Yol özellikle Ostim ve İvedik Organize Sanayi Bölgesi gibi çalışma alanları ile Dikmen, Öveçler, Sokullu, Çankaya, Oran Sitesi, Ayrancı, Seyranbağları ve Kırkkonaklar gibi konut alanlarının kent merkezine uğramaksızın bağlantısını sağlamak amacıyla tasarlanmıştır.

Yolun düzenlenmesi için belirlenmiş olan amaca erişim, Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin son 20 yıldaki uygulamaları ile fiilen ortadan kaldırılmış, yolun sürekliliğini sağlayacak olan Dikmen Vadisi üzerinde planlanmış olan ve Dikmen Caddesi ile Hoşdere Caddesi'ni bağlayan köprü geçişi de iptal edilmiştir. Bugün gelinen durumda, söz konusu yolun kent merkezindeki trafiğin rahatlatılması amacına hizmet etme olanağı kalmamıştır.

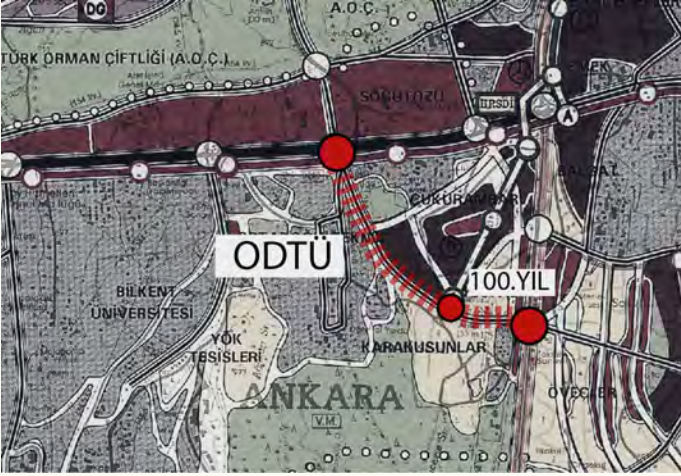


1994 Ankara Nazım İmar Planında İç-Çevre Yolu Olarak Düşünülen Yol

3. Yolun Ankara planlarındaki yeri ve yasal dayanakları nelerdir?

Anadolu Bulvarı ve devamı olan yol, Samsun Yolu, Konya ile Eskişehir ve İstanbul Yollarını birbirine bağlayan bir "iç çevre yolu" olarak "Ankara Nazım Planı 1990" da yer almıştır. Plan, 1982 yılında Ankara Büyükşehir Belediyesi tarafından onaylanmış ve Anadolu Bulvarı bu Plan uyarınca 1987-88 yıllarında inşa edilmiştir.

Hedef yılı 1990 olan Ankara Nazım Planı, araya giren askeri darbe nedeniyle gecikmeli olarak onaylanmış, 1990'lı yıllarda yeniden yapılması gereken plan uzun yıllar yenilenmemiş, Ankara Büyükşehir Belediyesi yönetimince üst ölçekli plan disiplini dışında parçacı rant projelerinin onaylanması ve uygulanması tercih edilmiştir. Bugün tartışma konusu olan yol, Ankara Nazım Planı'nda bugünkü gibi Konya Yolunda bitmediği gibi, Dikmen Bölgesi ve Vadisini geçerek Doğukent Bulvarı üzerinden Mamak ve Samsun Yoluna ulaşacak biçimde tasarlanmıştır.



Ankara 2015 Ana Ulaşım Planı'nda Yol



2023 Ankara Nazım İmar Planı'nda Yol

Planlanan yolun asıl amacı Eskişehir yolunun trafiğini rahatlatmak değil, Çankaya İlçesi'nde yer alan konut bölgelerini, İstanbul yolundaki iş ve kamu eliyle yeni geliştirilen konut bölgelerine (Batıkent), ve diğer taraftan Mamak yönüne bağlamak, kent merkezindeki trafiği rahatlatmaktır. (Kaldı ki planın yapıldığı tarihte Eskişehir Yolunda Bilkent, Başkent Üniversitesi, AVM'ler ve kamu kurumları olmadığı gibi, konut alanı olarak planlanan Çayyolu'nda önerilen toplam nüfus yalnızca 300.000 kişidir ve giderilmesi gereken bir sıkışıklık da yoktur.)

Diğer yandan, Büyükşehir Belediyesinin zaman içinde gerçekleştirdiği, başta Dikmen Vadisi Projesi olmak üzere Nazım Plan kararlarına aykırı uygulamaları nedeniyle, bugünün tartışmalı yolu, Konya Yolunun doğusunda Öveçler Senti içinde eriyen bir güzergâha dönüşmüştür. Yolun bütünlüğünü ortadan kaldıran parçacı proje uygulamalarından sonra yapılmış olan yürürlükteki 2023 Başkent Ankara Nazım Planı, bu gerçeği yasallaştırmaktan öteye geçememiş, yolun sürekliliği yok edilmiştir. Bunun yanı sıra, planda korunan ve uzun yıllar tamamlanmayan yaklaşık 4 km lik Eskişehir-Konya yolu bağlantısının geçtiği bölgede yapılan parçacı plan değişiklikleri ile sürekli olarak yoğunluklar artırılmış, bölge ulaşım ve kentsel sosyal altyapı açısından sorunlu hale getirilmiştir. . .

4. Yolun güzergahında bulunan ODTÜ içinde kalan alanların koruma açısından yasal durumu nedir?

Tartışmalı yolun ODTÜ sınırları içine girdiği bölüm ve A1 (Eskişehir Yolu) girişinde düşünülen kavşağın üniversite yerleşkesine girdiği bölge, 06.03.1995 tarihinden bu yana 1. Derece Doğal Sit Alanı olarak koruma altındadır. Bugün sözü geçen alanda ODTÜ Rektörlüğü'nün tespitlerine göre 3000'in üzerinde ağaç bulunmaktadır. Mutlak koruma kararı anlamına gelen 1. Derece Doğal Sit alanlarında, sit kararının gerekçesini oluşturan ağaçların ortadan kaldırılması hukuka açıkça aykırıdır. Doğal sit niteliğine sahip alanlarda, kamu yararı gereği yapımı zorunlu hale gelen altyapı tesislerinin uygulanmasında, alanın korunması gereken değerlerine zarar verilmemesi, bütünlüğünün korunması esastır. Bu kapsamda; korunacak alanda bulunan ağaçların tespit edilerek, rölövelerinin çıkarılması, doğal yapıyı koruyacak, arazi yapısına uygun güzergâh tespiti ve projelendirme yapılması zorunludur.

Diğer yandan, bir alanın “doğal sit” ilan edilmesiyle birlikte yasal olarak bu alanda var olan tüm imar planı kararları geçerliliğini yitirmektedir. Bu kapsamda, söz konusu yolun ODTÜ sınırları içinden geçen bölümünde geçerli herhangi bir imar planı kararı bulunmamaktadır. ODTÜ arazisine ilişkin hazırlanmış olan koruma amaçlı imar planı ise henüz onaylanmamış ve yürürlüğe girmemiştir. Bu nedenle, geçerli plan kararı bulunmayan bir yol çalışmasının yapılıyor olması da hukuksuzdur.



ODTÜ’de Yol Güzergahı Üzerindeki I. Derece Doğal Sit Alanı

5. Yol inşaatı hangi yasal gereklilikler gözardı edilerek başlatılmıştır?

Önerilen yolun planlama yaklaşımları günümüz bağlamında yanlış, tasarım standartları ise önerilen mevcut projede çelişkili ve tutarsızdır. 2015 Ulaşım Ana Planında sözü geçen bu yol için çevresindeki yerleşimlerin kullanabileceği bir işlev önerilmişken bugün transit ve hızlı trafiğin desteklendiği sekiz şeritli bir proje devam etmektedir.

Odamız tarafından yargıya da taşınmış olan yolun, otoyol standartlarında 8 şeritli bir yol olduğu, yolun 100. Yıl ve Çiğdem Mahallelerinde halkın yaşamını ve Ankara kenti içindeki bütüncül niteliğini koruyan parçalanmamış az sayıdaki doğal alanlardan birisi olan, koruma altındaki ODTÜ ormanını doğrudan etkileyecek olması nedeniyle ÇED Yönetmeliği'nin işletilmesi zorunludur. Ancak Ankara Büyükşehir Belediyesi tarafından yola ilişkin Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) yapılmamıştır.

Planlama ve projelendirme sırasında herhangi bir talep tahmin çalışması yapılmadığı ve bilimsel teknikler kullanılmadığı için halen tek şeritli bir yol ile cevap verilebilecek trafik hacmine karşılık gelen (600 araç/saat) bir ihtiyaç için, her bir yönde dörder şeritli yol yapılarak kamu kaynakları verimli kullanılmamakta, israf edilmektedir.

6. Yol sadece bir geçiş hattından öte Ankara, ODTÜ ve mahallelerimiz için ne anlama gelmektedir?

Sosyo-mekânsal etkiler: 8 şeritli ve 50 metre genişliğinde olan bu yol projesinde insan ölçeği göz ardı edilmiştir. Çiğdem ve 100. Yıl mahallelerindeki komşuluk ilişkileri, yaya ulaşılabilirliği, kentsel güvenlik hiçe sayılmıştır. Diğer yandan, büyük bir öğrenci nüfusunun ODTÜ’ye kolay erişilebilirliği nedeniyle tercih ettiği bu iki mahallenin ODTÜ ile ilişkisi de görmezden gelinmiştir. Belediyenin yayınladığı tanıtım görsellerinde yol projesinde insanların yürüyebileceği, karşıdan karşıya güvenli ve kolay bir şekilde geçebileceği bir sistem düşünülmediği açıkça görülmektedir. Öngörülen transit trafik 100. Yıl ve Çiğdem mahallelerinde yayaların, özellikle de çocuk ve yaşlıların güvenliğini hiçe saymaktadır.



Çevre sağlığına etkileri: Sağlıklı ve huzurlu bir çevre her kentlinin hakkıdır. Bu nedenle, “burası kent, her yerde gürültü var” diyerek yolu meşrulaştırmaya çalışan anlayışın hızla terk edilmesi, problemleri alanlarda yaşayan halkın yaşam düzeyinin iyileştirilmesi, yerel yönetimlerin birincil hedefi olmalıdır. Sözü geçen yol daha inşaat aşamasında yarattığı gürültü ve toz kirliliğinin yanı sıra, 100. Yıl Mahallesi ve Çamlık Sitesinde sıkça elektrik ve günler süren su kesintilerine neden olmuştur. Henüz inşaat aşamasında ürettiği ses ile evlerde oturmaya olanaksız kılan bu yolun açılması halinde, yaratılacak teşvikle sayısı her geçen gün artacak araç geçişinin yaratacağı gürültü ve egzoz kirliliği mahallelerin özellikle yola bakan evlerini yaşanılmaz hale getirecektir.

7. Yol neden bugün açılmak isteniyor?

Uzun yıllar, otomobil öncelikli yol ve kavşaklar üzerinden yürütülen Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin yanlış ulaşım politikaları ve seçim stratejileri nedeniyle, bilinçli bir şekilde yapımı geciktirilen ve Ulaştırma Bakanlığı tarafından devralınan Metro bitirildiğinde, Eskişehir Yolu üzerindeki sıkışıklık ortadan kalkacak ve bu yolun gerekliliği tartışılabilir hale gelecektir. Bu gerçeklik ışığında;

- Açılacak geniş bulvar ile bölgede, rant amaçlı müdahalelerle sürekli artan bina yükseklikleri ve yoğunluklarının daha makul gösterilmek istenmesi,
- Bölgede yapılmak istenen, bölgeyi yaşanmaz hale getirecek yeni rant projelerine otomobille daha kolay ulaşılacağı, ulaşım sorununun çözüleceği yalanının desteklenmesi istenmesi,
- Projenin yanlışlığına karşı yapılan itirazlar ve yürütülen mücadele kullanılarak yaratılacak karıştıktan yerel seçimlerde Ankara Büyükşehir Belediye Başkan adaylığının çıkarılmak istenmesi, nedenleriyle yolun yapımında ısrar edildiği anlaşılmaktadır.

8. Yolun yapımı Ankara'nın trafik sorunlarını çözecek midir?

Eskişehir Yolu'nda günün hemen her saatinde gözlenen trafik sıkışıklığı, özellikle bu yol aksında kent çeperlerine yerleşen ancak kent merkezinde çalışan nüfusun gittikçe artmasından ve yol üzerinde bulunan üniversiteler gibi büyük arazi kullanımlarından kaynaklanmaktadır. Büyükşehir Belediyesi'nin bu gelişmeye uygun biçimde yapılması gereken metroyu yapmamış olması ve özel araçları destekleyecek yatırımlara yönelmesi, sorunun daha da büyümesine neden olmuştur.

Yolun Anadolu Bulvarı'nı Konya Yolu'na bağlaması ve günlük 40.000 aracın bu yolu kullanması ve böylece Eskişehir Yolu'nda yaşanan sıkışıklığın rahatlayacağı iddia edilmektedir. 1993 yılından bu yana, Ankara kentinde ulaşım ana planına esas kapsamlı ve sistematik veri derleme işlemi gerçekleştirilmediğinden, bu tespitin ve kullanılan rakamların gerçeğe uygunluğu da tartışmalıdır.

Gerçekte mevcut trafik hacminin ne kadarlık bir yüzdesinin bu yolu kullanacağı belirsiz olmakla birlikte, her yolun yarattığı çekimle kendi trafiğini büyütüyor olması nedeniyle, olası bir rahatlama uzun erimli olamayacaktır. Ankara trafiğinde yaşanan sorunun gerçek çözümü olan toplu taşıma sistemleri kısa süre içinde yaşama geçirilmezse, açılacak yeni yollara ve yapılacak kavşaklara rağmen sorun büyüyerek devam edecektir.

9. Gerekçe trafik sorunuysa, çözümü “aslında” nedir?

Öncelikle, bilimsel olarak bir çözüm üretebilmek için, 20 yıldır Ankara Büyükşehir Belediyesi'nde alışkanlığa dönüşen ve bölgesel sıkışıklıklara neden olan mevcut imar planlarına noktasal rant müdahalelerinden ve yoğunluk artışlarından vazgeçilmelidir.

-Eskişehir Yolu üzerine yerleşen nüfusun kent merkezine ulaşımında, özel araç kullanımına alternatif konforlu ve hızlı erişim olanağı metro ile olanaklıdır. Bu nedenle, yol yapımı durdurulmalı ve Çayyolu Metrosunun açılması beklenmelidir.

--Trafik sorunlarına yönelik çözüm arayışlarında, özel araç öncelikli ilkel anlayıştan vazgeçilmeli, toplu taşıma sistemleri kullanılmalıdır.

-Gazi Üniversitesi tarafından hazırlanmakta olduğu Ankara Büyükşehir Belediyesi tarafından ilan edilen Ankara Ulaşım Ana Planı'nın verileri beklenmeli, kamuoyu ile paylaşılmalı, çözüm önerileri katılımcı yöntemlerle tartışmaya açılmalıdır.