

ODTÜ Yolu'nun Öyküsü: Plansızlık, programsızlık, hukuk tanımazlık, çevre tahribatı

ODTÜ Yolu'nun öyküsü karşımıza plansızlığı, programsızlığı, kent içi ulaşımına dair bütünlüklü bir yaklaşım olmadığı, rant için çevre tahribatını göze alan bir tercihi ve tabii ki hukuk tanımazlığı çıkartmaktadır.

Bugün tartışılan ve yoğun itirazlara neden olan ODTÜ yolu, Ankara Büyükşehir Belediyesi tarafından ilk olarak 1991 yılında Ankara Belediyesi Meclis kararıyla kabul edilen Nazım İmar Planı'nda "iki mahalle arasında bir bağlantı yolu" olarak yer almaktaydı. Bu amaçla söz konusu bölgede 90'lı yıllarda istimlak çalışmaları yürütüldü. Yol, Anadolu Bulvarı'nın Eskişehir Yolu'na bağlayacak, ODTÜ A1 kapısının yakınındaki bağlantı noktası Konya Yolu'na kadar uzatılacaktı.

1993 yılında aynı yol "trafik yolu" olarak değiştirildi, 1994 yılında ise bölgenin gelişimi esas alınarak iki geliş gidiş olmak üzere 4 şeritli bir yol olarak genişletilerek projelendirildi.

2007 yılında ise Ankara Üst Ölçek Nazım İmar Planı'nda yolun güzergâhı tanımlandı; Söz konusu yol, bu tarihte hazırlanan Ankara 2023 Nazım İmar Planı'na işlendi. Yol iki mahalle arası bağlantı



yolu olmaktan çıkarılarak Eskişehir ve Konya yollarını birbirine bağlayan otobana dönüştürüldü. 17 Mayıs 2013 tarihinde ise Ankara Büyükşehir Belediyesi tarafından yolun bir kısmının 1., 2. ve 3. derece sit alanı olan ODTÜ Ormanı'ndan geçirileceği belirtildi, bölgenin sit alanı olmasından kaynaklı olarak Koruma Amaçlı İmar Planı'nın onaylanması zorunluluğu hükme bağlandı. Ancak hukuk tanımazlık burada devreye girdi ve Koruma Amaçlı İmar Planı onaylanmadan 100. Yıl ve Çiğdem Mahallesi arasında yol inşaat çalışmaları başladı.

Şu kısa ve öz öyküye bakıldığında, sürdürülebilir ulaşım planı olmadan yol için karar verildiği, kararların yıldan yıla değiştirildiği, yolun taşıyacağı özellikler, hangi ihtiyacı karşılayacağı ve amacı son yirmi yılda birkaç kez değişikliğe uğramıştır.

Projede ne var?

Yapımına başlanan yol, Anadolu Bulvarı'nın devamı olarak ODTÜ A1 kapısından A4 kapısına, oradan da 100. Yıl ve Çiğdem mahallelerinin içinden geçerek Konya Yolu'na bağlanacaktır. Geçtiği güzergahta, ikisi ODTÜ arazisinin içinde, biri 100. Yıl İzci Parkı'nın yanında ve biri de Konya Yolu bağlantısı olmak üzere dört adet kavşak yapılacak, dörder şeritten sekiz şeritli ve 50 metre genişliğinde inşa edilecek olan yol, bağlantı noktalarında 12 şeride kadar çıkacaktır. 100. Yıl'da yapımı devam eden katlı kavşak, yolun, neredeyse beş katlı apartman boyu kadar yükselmesine neden olacaktır.

Ankara Çevre Otoyolu'nun İvedik Organize Sanayi Bölgesi bağlantısından başlayan Anadolu Bulvarı, bu yolun yapımının ardından kesintisiz olarak sekiz şerit halinde Konya Yolu'na, oradan da bir katlı kavşakla Cevizlidere-Dikmen istikametine devam edecek, ancak Cevizlidere Caddesi'ni altgeçitle geçtikten sonra Öveçler 2. Caddede tek şeride düşecektir. Bu durum, yolun ODTÜ A1 kapısından aldığı araç trafiğini Eskişehir Yolu-Konya Yolu kavşağı yerine 1 km kadar güneye ve yine Konya Yolu'na aktaracağı anlamına gelmektedir.

Trafik rahatlayacak mı?

Milyonlarca lira harcanarak inşa edilecek olan yolun Eskişehir Yolu üzerindeki trafik yoğunluğunda kısmi azalmayı sağlayacağı anlaşılmaktadır. Yol çalışması bittiğinde etrafında inşa edilecek çok katlı konutların barındıracağı nüfus ve şu an sürmekte olan AVM inşaatı nedeniyle sağlanacak geçici ve sınırlı rahatlama ancak birkaç sene sürecektir.

Melih Gökçek yönetimindeki Ankara Büyükşehir Belediyesi kentin pek çok noktasına alt-üst geçitler inşa etmiş, bu projeler lokal ve geçici çözüm dışında bir kent içi ulaşımında ihtiyacı karşılayacak sonuçlar doğurmamıştır.

Bilimsel olmayan ve kent içi ulaşımın evrensel kabulleriyle örtüşmeyen bu yaklaşım, ODTÜ yolu projesinde de karşımıza çıkmıştır. Belediye yönetimi günü kurtarmakla yetinmektedir. Kısmi rahatlamamanın birkaç yıl içerisinde yerini yoğunluğa bırakacağı, aynı şekilde, yolun Dikmen Öveçler kısmında tek şeride düşmesi nedeniyle, yeni kilitleme noktaları oluşturacağı açıktır.

Yolun ihalesi, kurallara aykırılık taşıyor

İnşaat Mühendisleri Odası Ankara Şubesi, Ankara Büyükşehir Belediyesi tarafından ihale edilerek yapımına başlanan, kamuoyunda "ODTÜ Yolu" olarak bilinen Dumlupınar Bulvarı ve Mevlana Bulvarı Bağlantısı işinin ihale edilmesine ilişkin olarak İdare Mahkemesi'nde yürütmeyi durdurma ve iptal istemli dava açtı.

Davanın nedeni ise yol yapım işinin, kurallara aykırı bir şekilde ihaleye edilmesidir. Yol işi, bütçe kar-

Bilimsel olmayan ve kent içi ulaşımın evrensel kabulleriyle örtüşmeyen bu yaklaşım, ODTÜ yolu projesinde de karşımıza çıkmıştır. Belediye yönetimi günü kurtarmakla yetinmektedir. Kısmi rahatlamamanın birkaç yıl içerisinde yerini yoğunluğa bırakacağı, aynı şekilde, yolun Dikmen Öveçler kısmında tek şeride düşmesi nedeniyle, yeni kilitleme noktaları oluşturacağı açıktır.

şılığı olmadan ihale çıkartılmıştır. Bu durum, Kamu İhale Kanunu, Belediye Kanunu, Çevre Kanunu ve Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu'na aykırılıklar içermektedir. Çünkü, yolun ödeneğinin bütçede programlanmış, imar işlemlerinin tamamlanmış ve uygulama projelerinin yapılmış olması gerekmektedir.

Yolun ihale ediliş biçimi 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu ve 5393 sayılı Belediye Kanunu'na aykırıdır. Çünkü ilgili kanunlara göre, yerel yönetimlerin de dahil olduğu kamu idari kurumları, stratejik plan hazırlamakla yükümlüdür ancak ilgili yol projesi için herhangi bir stratejik plan hazırlanmadan ihale yapılmıştır.

Yolun ihale ediliş biçimi Çevre Kanunu'na aykırıdır. Çünkü kanuna göre otoyollar yapılmadan önce olası çevreye olan etkileri konusunda Çevresel Etki Değerlendirilmesi (ÇED) yapılmak zorundadır. Kanunda belirtildiği üzere ÇED raporu hazırlanmadan proje hakkında yatırım yapılması ya da ihale edilmesi söz konusu olamaz. Ancak ilgili yol projesi için ÇED süreci işletilmeden ihaleye çıkılmış, çevreye olan olumsuz etkiler hakkında herhangi bir değerlendirme yapılmamıştır.

Ayrıca yolla ilgili olarak uygulama projelerine esas olan yol projesi henüz onaylanmadan ihale gerçekleştirilmiştir. Uygulama İmar Planı 2013 yılında onaylanan yolla ilgili olarak onay tarihinden bir yıl önce 13 Haziran 2012 tarihinde ihaleye çıkılması idari işlemlerin belirlenebilir ve öngörülür ilkelere aykırılık taşımaktadır.

Yol neye mâl olacaktır, tercih edilen nedir?

Mevzubahis yol tamamlandığında ODTÜ'ye, Ankara'ya vereceği zararlara, somut olumsuz sonuçlarına göz atmakta fayda bulunuyor. Çünkü meslek odaları açısından önemli kriter, bir projenin toplumsal yarara yol açıp açmayacağı, çevre ve gürültü kirliliğine neden olup olmayacağıdır ki, bütün hukuki tartışmalardan bağımsız olarak, zarar-fayda terazisinde zarar küfesinin hayli ağır bastığı görülecektir.

- 1956 yılından bu yana her yıl ağaç dikilerek oluşturulan ODTÜ Ormanı'nda binlerce ağaç kesilecek. Bu konuyla ilgili olarak önem taşıyan soru şudur: Bir an için yolun trafiği rahatlatacağı iddiası doğru kabul edilse bile, trafik uğruna binlerce ağacın katledilmesi tercih edilebilir mi?
- Aynı kritik tercih çevre ve gürültü kirliliği bağlamında da karşımıza çıkmaktadır. ODTÜ yolundan günde yaklaşık 40 bin aracın geçeceği tahmin edilmektedir. ODTÜ yerleşkesine ve 100. Yıl, Çiğdem ve Çukurambar mahallelerine yakınlığı düşünüldüğünde yolun, oluşacak çevre ve gürültü kirliliğine rağmen tercih edilmesi doğru mudur?
- Özellikle 100. Yıl ve Çiğdem mahallerinin bir bölümünün kentsel dönüşüm kapsamına alınması beklenmektedir. Yolun tamamlanmasıyla beraber mahallelerde kiraların artacağı, zamanla sabit ve dar gelirli mahallelerde barınamayacağı açıktır. Bilinmelidir ki, adı geçen mahallelerin sosyo-kültürel yapısı değişecektir. 100. Yıl, Çiğdem ve Çukurambar Mahallelerinde yaşayanların, kendilerini mahalle dışında itecek yolu tercih etmesi mümkün müdür?
- Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin açıklamalarına bakıldığında, asıl büyük yıkımın, bu yolun dışında ODTÜ arazisinin tam ortasından geçecek bir ikinci yolun açılmasıyla yaşanacağı anlaşılmaktadır. Bu ikinci yol, ODTÜ yerleşkesinin Bilkent kapısından başlayarak Eskişehir Yolu'na paralel bir şekilde ilerleyerek ODTÜ yerleşkesini ikiye bölecektir. Açık ki, şu an tartışılmakta olan yol, ikinci yolun öncülü olarak kabul edilmektedir. İki yolun da tamamlanması, adı geçen mahalleleri adeta otoyolun etrafına serpilmiş yerleşim alanları haline dönüştürecektir. Bu, geleceği töhmet altında bırakmak anlamına gelmeyecek midir?

