

ODTÜ'den geçirilen yollar-1
anadolu bulvarı'nı konya yoluna bağlayan yol

□ tmmob mimarlar odası ankara şubesi

editör: Erhan Öncü
KİM·kent·izleme·merkezi

Mimarlar Odası Ankara Şubesi Teknik Değerlendirme Raporu: Odtü'den Geçirilen Yollar:

1- Anadolu Bulvarını Konya Yoluna Bağlayan Yol

İçindekiler

1. Planlardaki Yolun Yasal ve Hukuksal Açıdan Değerlendirilmesi	4
2. Eskişehir Yolundaki Trafik Sıkışıklığının Analizi	7
3. Önerilen Yolun Standartları ve Tasarım Yaklaşımı	12
4. Önerilen Yolun Yaratacağı Sorunlar	15
4.1. Yol Kademelenmesi Hataları Nedeniyle Oluşan Sorunlar	15
4.2. Kavşaklardaki Sorunlar	16
4.3. Çevresel Etkiler	18
5. Değerlendirme ve Sonuç	18

Şekiller

• Şekil-1 Ankara 2015 Ulaşım Ana Planı	4
• Şekil-2 2015 Ulaşım Ana Planında Bağlantı Yolu	5
• Şekil-3 2023 Ankara Nazım İmar Planında Bağlantı Yolu	6

- Şekil-4 Eskişehir Yolunda Sabah Zirvesinde Sıkışıklık Oluşmasının Aşamaları 8
- Şekil-5 Trafik Sayımlarında Elde Edilen Trafik Hacimlerinin Değerlendirilmesi 9
- Şekil-6 Sıkışıklık Oluşan Kesimdeki Katılım ve Ayrılma Hareketleri 10
- Şekil-7 Trafik Hacimlerinin Etkin Şerit Sayısına Yüklenmesi 11
- Şekil-8 Yeni Bağlantıyı Kullanmayacak Yolculuklar 12
- Şekil-9 ODTÜ'den Eskişehir Yoluna Erişim 14

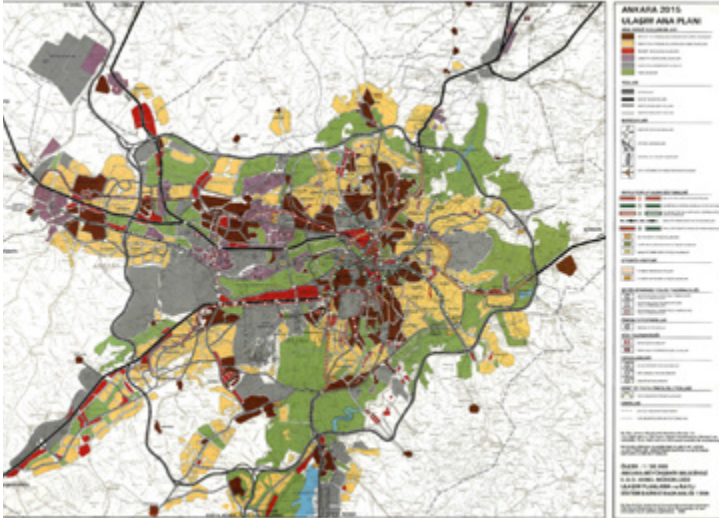
Fotoğraflar

- Fotoğraf-1 Sıkışıklık Oluşmayan İki Şeritli Yol Yerine Önerilen Bağlantı 13
- Fotoğraf-2 Kent Dışı Trafik Standartlarına Göre Yapılan Kavşak Tasarımları 13
- Fotoğraf-3 Uyumsuz Kavşak Tasarımları 15
- Fotoğraf-4 Köprü Altı Mekanlarına Dönüşen Konut Alanları 16
- Fotoğraf-5 ODTÜ'den Çıkan Araçların Ana Yoldaki Araç Kuyruklarına Ulaşması 17
- Fotoğraf-6 Konya Yoluna Kentin En Sorunlu Kavşağı ile Bağlanma 17

ODTÜ'den Geçirilen Yollar: 1- Anadolu Bulvarını Konya Yoluna Bağlayan Yol

Planlardaki Yolun Yasal ve Hukuksal Açıdan Değerlendirilmesi
Ankara kent bütününde nazım imar planları ile ulaşım ana planları arasında hazırlanma yılı, hedef yılı, ölçeği, hatta önerileri ve kararları konusunda önemli uyumsuzluklar bulunmaktadır. Bu uyumsuzluk ve çelişkiler Anadolu Bulvarı-Konya Yolu bağlantısı için de geçerlidir.

1994 tarihinde onaylanan ve hala geçerli olan 2015 Yılı Ulaşım Ana Planında (Şekil-1) söz konusu bağlantı yolu yer almaktadır. Yolculuk talep tahmin modeli kullanılarak hazırlanan Ulaşım Ana Planında Anadolu Bulvarını Konya Yoluna bağlayan öneri



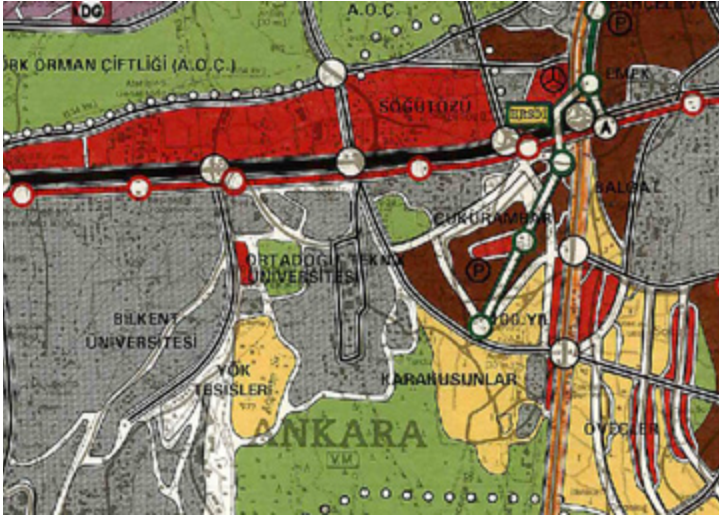
Şekil-1 Ankara 2015 Ulaşım Ana Planı

yol plan anahtarında “kentiçi bağlantı yolu” olarak tanımlanırken sadece iki ucunda katlı kavşak önerilmekte, diğer bağlantıların hemzemin kavşaklarla olacağı anlaşılmaktadır (Şekil-2). Planda Eskişehir Yoluna paralel olarak ODTÜ içinden geçen yol ise bulunmamaktadır.

2007 yılında onaylanan 1/25.000 ölçekli 2023 Başkent Ankara Nazım İmar Planı, bir ulaşım etüdü ile desteklenmemesine rağmen ulaşım ile ilgili kararları değiştirmekte ya da yeni kararlar önermektedir. Kapsamında ulaşım etüdü ve talep tahmin çalışması olmadan temel ulaşım kararları, yeni yollar ve raylı sistem hatları önermektedir ki bu durum planlama ilkelerine ve planlama tekniğine aykırı bulunmaktadır. Oysa ki ulaşım ve özellikle raylı sistem önerilerinin geçerli olabilmesi için Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından 1990 yılında yürürlüğe konulan “Hafif Raylı Sistem Standartları” ekinde verilen “Ulaşım Etüdü ve Toplu Taşıma Fizibilite Etüdü Teknik Şartname Taslağı”na uygun bir etüd sonucunda yolculuk taleplerinin belirlenmesinin ardından ulaşım önerilerinin geliştirilmesi gerekmektedir.

Sonuç olarak, yolculuk talep tahmin modeli kullanılarak yolculuk projeksiyonlarının yapıldığı bir ulaşım etüdünü kapsamadığı için 2007 tarihinde onaylanan 1/25.000 ölçekli 2023 Başkent Ankara Nazım İmar Planının ulaşım kararları, şehircilik ve ulaşım planlama prensiplerine ve tekniğine uygun bulunmamaktadır. Dolayısıyla, ulaşım kararlarının alınmasına yardımcı olacak çağdaş araçlar ve teknikler kullanılmadığı için bu planın ulaşım kararları doğru ve geçerli değildir.

Örneğin, Eskişehir Yoluna paralel olarak önerilen ve ODTÜ arazisinden geçen yeni yol belediye meclis kararlarında, hiç bir bilimsel teknik ve yöntem kullanılmadan “alternatif / zorunlu” bir güzergah olarak tanımlanırken yolculuk talep tahmin modeli

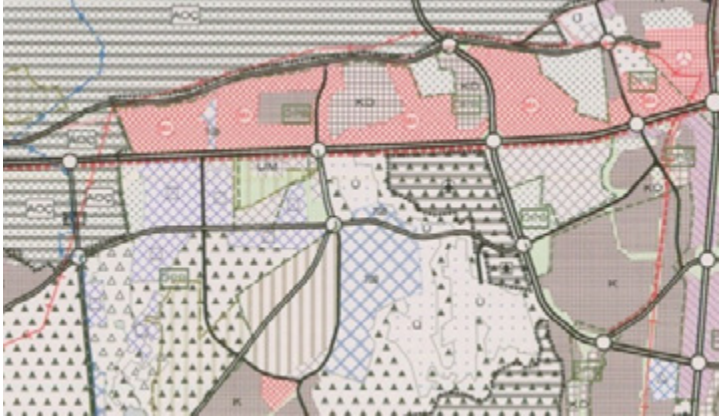


Şekil-2 2015 Ulaşım Ana Planında Bağlantı Yolu

kullanılmadığı için bu yolun bugün kentin en düşük kapasiteli ve sorunlu kavşaklarından biri olan (Ufuk Üniversitesi Cad.-Muhsin Yazıcıoğlu Cad. kesişimi) Pelit pastanesi önünde bitmesi nedeniyle hiç bir yarar sağlamayacağı anlaşılamamış ve yanlış bir karar olarak planda yer almıştır.

Bir ulaşım etüdüne dayanmamasına rağmen 2023 Başkent Ankara Nazım İmar Planı Anadolu Bulvarı-Konya Yolu bağlantısı üzerine hiçbir bilimsel veriye dayanmadan 2015 Ulaşım Ana Planındaki uçlardaki iki kavşağa ilave olarak “önemi kavşak” adıyla iki kavşak daha önerirken konut mahalleleri arasından geçen bu bağlantı yolunu “erişme kontrollü yol” düzeyine yükseltmiştir (Şekil-3).

Ulaşım Ana Planı ile bütünleştirilmeden, ya da kapsamlı bir talep tahmin çalışmasına dayandırılmadan Nazım İmar Planı ile ulaşım konusundaki temel stratejik kararların oluşturulması



Şekil-3 2023 Ankara Nazım İmar Planında Bağlantı Yolu

şehirçilik prensiplerine ve teknik yaklaşımlara aykırı bir karardır. Aksi halde bir Ulaşım Ana Planı hazırlanması yükümlülüğü belediyelere verilmez ve nazım imar planları yeterli görülürdü. Nazım imar planı, bir ulaşım ana planının görevlerini yerine getirmeyeceği gibi, nazım imar planı elde etmede kullanılan sezgisel yöntemler de ulaşım konusundaki doğru kararların oluşturulmasına yeterli sayısal bilgileri üretememektedir. Bu nedenle bir nazım imar planının ulaşım kararları bir ulaşım ana planı ile uyumlandırmadığı sürece ya da aynı kapsamda bir ulaşım etüdü ile birlikte oluşturulmadığı sürece yeterli ve doğru kabul edilemez, aksi halde bir ulaşım ana planı hazırlanmasına gerek bulunmamaktadır.

ODTÜ arazisinin doğal sit ilan edilmesi konusundaki koruma kurulu kararı 1995 yılında alınmıştır. Ancak 2007 yılında Nazım İmar Plan onaylanırken her iki yolun geçirilmesine ilişkin itirazlar üzerine doğal sit alanını oluşturan ağaçlık dokuya ve kampüs bütünlüğüne zarar vermeyecek şekilde tünel veya viyadük olarak geçirilmesi öngörülerek koruma kurulundan bu yönde karar

8 alınması gerektiği belirtilmiş, itirazlar Belediye Meclisince kabul edilmemiştir.

İlgili bakanlığın kentiçi raylı sistem kararları konusunda bir ön koşul olarak ortaya koyduğu çağdaş teknolojiler ve yöntemler kullanılarak yapılan bir ulaşım etüdüne dayandırılmadan yapılmış bir nazım imar planının öngördüğü ulaşım kararlarının tamamen sezgisel olmaktadır. Önerilen bir raylı sistem hattı, bir karayolu bağlantısı ve bir kavşak üzerinde gelecekte oluşacak talep düzeyleri belirlenmeden bu plan kararları alındığından bu ulaşım kararlarının geçerliliği bulunmamaktadır.

Eskişehir Yolundaki Trafik Sıkışıklığının Analizi

2015 Ulaşım Ana Planında bir “kentiçi bağlantı yolu” olarak gösterilen, 2023 Başkent Ankara Nazım İmar Planını ile “erişme kontrollü yol” haline dönüştürülen bu yolun temel gerekçesi ve beklentisi Eskişehir Yolu üzerine oluşan trafik sıkışıklıkları ve kapasite yetersizliğine çözüm olacağı beklentisidir. Eskişehir Yolu üzerinde yaşanan darboğazlar ayrıntılı olarak analiz edilmeden Anadolu Bulvarını Konya Yolu arasında önerilen yeni bağlantının sorunu çözeceğine inanılmaktadır. Bu kesimdeki kapasite yetersizliğinin analizinde ortaya çıkan durum ise farklıdır ve önerilen yeni bağlantının mevcut kapasite üzerindeki etkisinin önemli olmadığı ve sorunu çözmeyeceği kolayca görülebilmektedir.

Sabah zirve dönemi başlamadan önce bu yol kesiminde herhangi bir sorun yaşanmamakta ve trafik kesintisiz ve akıcı bir şekilde devam edebilmektedir (Şekil-4A). Zirveleşmenin başlaması ve yolculuk taleplerinin artışı ile birlikte sıkışıklık Söğütözü kavşağından itibaren oluşmakta ve Çukurambar bağlantısından katılan trafikle birlikte kuyruklanma Çukurambar kavşağına kadar uzamaktadır. Bu aşamada Eskişehir Yolunu Konya Yoluna

**A**

Erken saatlerde koridorda herhangi bir sıklıklaşma yaşanmamakta, tıkanıklık görülmemektedir.

**B**

Sıklıklaşma Söğütözü kavşağından itibaren oluşmakta ve katılan trafikle Çukurambarbağ bağlantısına kadar uzamaktadır. Konya Yolu bağlantısında tıkanma yoktur.

**C**

Trafik artışıyla sıklıklaşma Anadolu Bulvarından katılan trafikle birlikte ODTÜ kavşağına kadar uzamaktadır, Konya Yolu bağlantısında tıkanma yoktur.

**D**

Trafik artışıyla sıklıklaşma Anadolu Bulvarı ve Bilkent'ten gelenlerin katılımıyla kuyruklaşma Bilkent Kavşağına kadar uzamaktadır Konya Yolu bağlantısında tıkanma yoktur.

Şekil-4 Eskişehir Yolu Sabah Zirvesinde Sıklıklaşma Oluşmasının Aşamaları

10 bağlayan iki şeritli kavşak kolu bağlantısında tıkanma yoktur (Şekil-4B).

Trafik hacimlerinin artışına paralel olarak sıkışıklık Anadolu Bulvarından katılan trafikle birlikte ODTÜ kavşağına kadar uzamaktadır. Ancak bu aşamada da Eskişehir Yolu-Konya Yolu bağlantısında tıkanma ve kuyruklanma yoktur, bağlantı üzerinde akıcı trafik devam etmektedir (Şekil-4C).

Trafik hacimleri daha da arttıkça zirve periyodun en yoğun saatlerinde koridordaki sıkışıklık ve kuyruklanma ODTÜ A1 kapısını da geçerek Bilkent Köprüsüne doğru geriye uzamaktadır (Şekil-4D). Ancak bu aşamada bile Konya Yolu bağlantısında herhangi bir tıkanıklık, sıkışıklık ve kuyruklanma ortaya çıkmamakta, bu yol kesiminde akıcı trafik özelliği her koşulda devam etmektedir.

Eskişehir Yolunun Söğütözü kesiminde aşama aşama yaşanan bu tıkanıklık ve kapasite yetersizliğine karşılık Eskişehir Yolunu Konya Yoluna bağlayan yol kesimindeki kapasitenin sorun olmadığı ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla herhangi bir kapasite sorunu ortaya çıkmayan bu bağlantı üzerindeki trafiğin Anadolu Bulvarından itibaren ODTÜ sınırından geçecek bir yol ile Konya Yoluna aktarılma çabası yaşanan tıkanıklığın çözümünde önemli bir rahatlama getirmeyecektir. Eskişehir Yolundaki sorun Konya Yoluna bağlanan trafik değildir.

Trafik hacimleri itibariyle değerlendirildiğinde de paralel sonuçlar kolayca görülebilmektedir. 2010 yılının Mayıs ayında okullar açıkken kamera kayıtları ile yapılan trafik sayımlarında bu noktadaki trafik hacimleri belirlenmiştir. Hafta içi bir günde Ulusoy Terminali önünde en yüksek hacim olarak saatte bir yönde 3000 araç düzeyinde trafik ölçülürken bu trafik hacminden saatte 600 aracın (%20'sinin) Konya Yoluna döndüğü, geriye kalan yaklaşık 2600 düzeyinde aracın doğru devam ederek kent



Şekil-5 Trafik Sayımlarında Elde Edilen Trafik Hacimlerinin Değerlendirilmesi

merkezine yöneldiği ya da sağ dönüşle Konya Yolunun Samsun yönüne gittiği belirlenmiştir (Şekil-5). Bu değerler, yolun bu kesimindeki şerit sayılarına bölüdüğüne, kavşağın kollarında şerit başına Konya Yolu bağlantısında 300 araç, kavşak içinde 500 araç ve Ulusoy Terminali önünde 775 araç düzeyinde trafik hacimleri olduğu, bu hacimlerle yolun kapasitesinin aşılmadığı görülmekte, sinyalli hemzemin kavşak bulunmayan bu yol kesiminde şerit başına 1000 araca kadar hizmet edilebilmesi beklenmektedir.

Bu kesimde yol kapasitesi, yol boyu faaliyetlerden olumsuz etkilenmekte ve altyapının sağladığı dört şeritlik kapasite etkin olarak kullanılamamaktadır (Şekil-6). Çukurambar trafiğinin Eskişehir yoluna bağlandığı noktadan başlayarak



Şekil-6 Sıkışıklık Oluşan Kesimdeki Katılım ve Ayrılma Hareketleri

Eskişehir Yolundan Samsun Yolu ayrımına kadar çok sayıda katılım/kesişme, örülme ve ayrılma hareketi bu kesimde ciddi sürtünme yaratmakta ve şeritlerin kapasitesi etkin olarak kullanılamamaktadır. Toplam 600 metre uzunluğundaki bu kesimde Çukurambar trafiğinin katılımıyla başlayan sürtünme, çelik kafes önünde yolcu indirecek araçların örülmesi, ardından bu araçların tekrar trafiğe katılmasıyla devam etmektedir. Ulusoy Terminaline giren ve çıkan otobüsler, taksiler ve otomobillerle , Bayındır Hastanesine ve Vatan mağazasına yolcu indiren/alan araçlarla bu kesintiler devam etmektedir. Bu alanlarda bekleyen taksiler ve diğer araçlar sürekli bir şerit işgal etmektedir. Ulusoy Terminalinden sonra konumlandırılmış otobüs durağında yolcu alan ve indiren araçların hareketleri ile sağa Konya Yoluna dönecek araçların hareketleri kesişmekte ve son olarak Samsun yönünde dönecek araçların kavşak içindeki kesişmeleri ile sorunlu bölge tamamlanmaktadır.

Beş adedi kesişme/katılım, beş adedi ayrılma hareketi ve aralarındaki örülmelerle yoğunlaşan bu kesimde yolun sağ şeridi sürekli olarak, yoğun zamanlarda ikinci şeridi de bu hareketler için kullanılmakta, kesintisiz ve etkin kullanılan şerit sayısı üç ve zaman zaman iki şeride düşmektedir. Yol kesimi boyunca ortaya çıkan



Şekil-7 Trafik Hacimlerinin Etkin Şerit Sayısına Yüklenmesi

giriş-çıkışlar nedeniyle oluşan sürtünmeler kapasiteyi olumsuz etkilemekte ve etkin üç şerit kaldığında şerit başına 1033 taşıt, iki şerit kaldığında şerit başına 1550 araca ulaşan trafik yoğunlukları ile kapasite aşılmaktadır (Şekil-7).

Bu değerler, oluşan trafik sıkışıklığı ve kapasite sorunlarının bu 600 metrelik kesimdeki yanlış düzenlemeler ve denetimsizlik nedeniyle oluşan sürtünmelerden, etkin kullanılmayan şerit kapasitesinden ve şerit dengesinin sağlanamamasından oluştuğunu göstermektedir. Şerit başına 300 taşıt trafik hacmine sahip Konya Yolu bağlantısının bu sıkışıklığa etkisinin önemli olmadığı, koridor trafiğinin sadece %20'sinin bu yöne döndüğü, Anadolu Bulvarından Konya Yoluna yapılacak yeni bağlantıyı da aynı trafiğin kullanacağı ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla halen iki şeritlik bağlantı yolu kapasitesinin (2 şerit x 1000 araç/ saat) sadece 600 araçlık kısmı (%30)'u kullanılan ve hiçbir zaman tıkanıklık yaşanmayan bir yolu rahatlatmak iddiasıyla 2x4 şeritlik yeni bir yol önerilmektedir. Önerilen her yönde dört şerit gerçekleşirse ODTÜ içinden geçen bu yolun kapasite kullanım oranı ise %15 düzeylerinde kalacaktır.

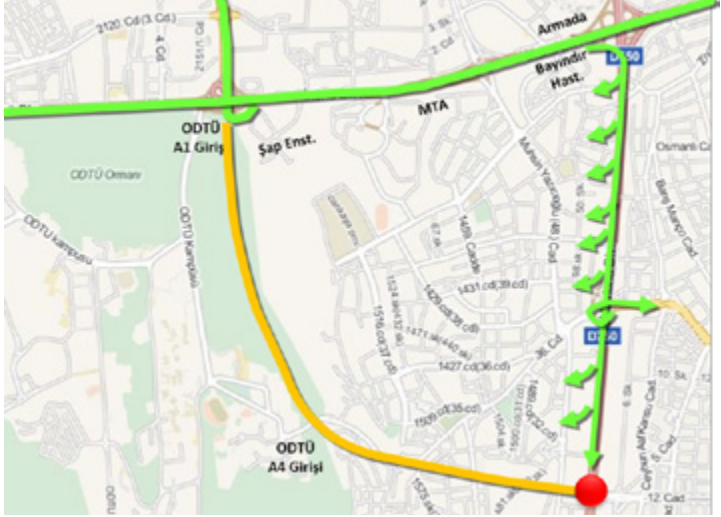
14 Eskişehir Yolundan sağa dönerek Konya Yoluna giren trafiğin önemli bir bölümü Söğütözü Kavşağı ile Fen Lisesi Kavşağı arasındaki kullanımlara ya da Çetin Emeç Bulvarına ulaşmak isteyeceğinden Anadolu Bulvarını Fen Lisesi Kavşağına bağlayan yeni yol yapılsa bile bu kesimlere ulaşmak isteyen taşıtlar yeni yolu değil, mevcut bağlantıyı kullanmaya devam edecek, beklenen trafik kayması olmayacaktır (Şekil-8).

Bu değerlendirmeler Eskişehir Yolunun Söğütözü Kavşağında başlayan ve geriye doğru uzayan sıkışıklıkların yanlış değerlendirildiğini, Anadolu Bulvarını Konya Yoluna bağlayan yol açılrsa bile trafikten çok az kayma olacağını, bu kesimde sürtünme yaratan düzenleme ve uygulamalar çözülmeden sıkışıklığın önlenemeyeceğini göstermektedir. Yeni yol bağlantısı darboğazı çözmeyeceği gibi, zaman içinde bu kesimde ortaya çıkacak gelişmelerle (Next Level AVM/konut/ofis kompleksi, çelik kafes yerine yapılacak daha yoğun tesis, iki raylı sistem hattı hizmete girdiğinde bu noktadan raylı sisteme aktarma yapacakları getirecek otobüsler, minibüsler ve otomobillerle) bu kesimdeki sürtünme daha da artacak, sorun büyüyecek ve yapılan yeni yol herhangi bir rahatlama getirmeyecektir.

Önerilen Yolun Standartları ve Tasarım Yaklaşımı

Önerilen yolun planlama yaklaşımları yanlış, tasarım standartları çelişkili ve tutarsızdır. 2015 Ulaşım Ana Planında işlevsel kademesi daha düşük olarak belirlenen “kentiçi bağlantı yolu” ile çevresindeki yerleşimlerin kullanabileceği bir işlev önerilmişken, herhangi bir bilimsel talep tahmini çalışması olmaksızın Nazım İmar Planında yolun kademesi yükseltilerek konut alanları arasından geçen “erişme kontrollü bir yol” haline dönüştürülmüştür.

Bağlantı yolu bir kentiçi yol olarak değil, mahalle içinden geçen şehirlerarası bir karayolu parçası olarak tasarlanmış, gerekenin çok üzerinde kapasite yaratılmıştır. Bu düzenleme yaklaşımları



Şekil-8 Yeni Bağlantıyı Kullanmayacak Yolculuklar

bağlantıyı transit trafiğe hizmet verecek, yüksek hızlı bir yol haline getirmiş ve çevresindeki kentsel alanlarla ilişkisini zorlaştırmıştır. Bu yaklaşımlarla kentiçi trafik düzenlemesinin bir çok kuralı çiğnenmiş ve çağdaş ulaşım ve trafik planlama yaklaşımlarına zıt düzenlemeler ortaya çıkmıştır.

Kentiçi karayolu ulaşım planlamasına temel amaç hızın artırılması değil, tersine azaltılmasıdır. Çağdaş yaklaşımlarda akaryakıt tüketimini artıran, kazaları, ölü ve yaralı sayılarını yükselten hız artırımı yerine özellikle konut alanları içinden geçen yollarda hızın azaltılması hedeflenmektedir. Oysa ki Ankara Büyükşehir Belediyesi yaptığı tüm yol ve kavşak düzenlemelerine hızın artırılmasına odaklanarak kente ve kentlilere karşı suç işlemektedir. Belediye, tasarımı (şerit genişlikleri, hemzemin kesişme aralıkları, yaya erişim engelleri gibi fiziksel özellikleriyle) 120 km/saat ve daha yüksek hıza göre tasarladığı yollar üzerine 50 ya da 70



Fotoğraf-1 Sıkışıklık Oluşmayan İki Şeritli Yol Yerine Önerilen Bağlantı

km/saat hız sınırı konarak yasak savmakta, kendini sağlama olarak otomobil sürücülerini kuralların ihlaline teşvik etmekte, yayaaların, bisikletlilerin ve yol çevresinde yaşayanların çevre ve yaşam koşullarını kötüleştirmektedir. Kullanılan bu standartlar çağdaş kent içi ulaşım standartlarına aykırı düzenlemeler olup, kent yaşantısının kalite düzeyini düşürmekte, araç içindekilerle birlikte yaya ve bisikletlilerin can güvenliğini tehlikeye atmaktadır. Planlama ve projelendirme sırasında herhangi bir talep tahmin çalışması yapılmadığı ve bilimsel teknikler kullanılmadığı için halen tek şeritli (1000 araç/şerit kapasiteli) bir yol ile cevap verilebilecek trafik hacimlerindeki (600 araç/saat) bir ihtiyaç için her bir yönde dörder şeritli altyapı yaratarak kamu kaynakları verimli kullanılmamakta, israf edilmektedir (Fotoğraf-1).

Kentler arası trafik standartları ile düzenlenen bağlantı yollarında kent dışındaki otoyollardaki gibi kesişmelerin ortadan kaldırılması için gereksiz şeritler, yol uzatmaları, tüneller, alt ve üst geçit köprüleri yapılmaktadır. Bu yaklaşım sonucunda yer yer 16 şeride çıkan kesitler oluşmakta, yollar gereksiz şekilde uzatılarak yapılan



Fotoğraf-2 Kent Dışı Trafik Standartlarına Göre Yapılan Kavşak Tasarımları

araç kilometre, yolculuk süresi, yakıt tüketimi ve çevreye olumsuz etkiler artırılmaktadır (Fotoğraf-2).

Kent içi ulaşım standartlarına uymayan bu düzenlemelerle örneğin ODTÜ A1 kapısından çıkılarak üniversite önündeki Eskişehir Yoluna ulaşabilmek için her aracın 1.2 kilometre ilave bir yolculuk yapması gerekecek, bu da kişilere, kente ve ekonomiye artan maliyetler olarak yansıtacak ve kentteki çevre kirliliği artacaktır (Şekil-9). Bu tür düzenlemeler, ağaç katliamının boyutlarını da yükseltecektir. Üstelik kesintisiz trafik olsun diye köprü ve tünellerle bu kadar bu kadar dolaştırılan trafik, hızla Eskişehir Yolundaki duran araç kuyrukları içine sokulmaktadır.

Burada yapılan temel vahim hata Eskişehir Yoluna erişildiğinde yoldaki trafiğin aktığı varsayımdır. Oysa ki trafik tıkanıklıkları devam edeceği, gereksiz yol uzatmaları ve tünellerle tıkanık bir Eskişehir Yoluna ulaşılacağı için bu düzenlemelerin yararı olmayacak, köprüler, alt ve üst geçitler tıkanan trafiğin beklemesi için yeni kuyruklanma alanları yaratmış olacaktır. Ankara Büyükşehir Belediyesinin reklam amacıyla hazırladığı animasyon filmlerinde tüm kavşaklarda ve şeritlerde trafik tıkanmasa da



Şekil-9 ODTÜ'den Eskişehir Yoluna Erişim

projeler gerçekleştirildiğinde durum filmlerdeki gibi olmayacaktır. Belediyenin daha önceki kavşak animasyon filmlerinde akan trafik düzenlemeleri, gerçek hayatta tıkanmakta ve tüm katlı kavşaklar ve Eskişehir Yolu gibi genişletilen yollar tıkanan trafiğin tampon tampona beklediği kuyruklanma alanlarından öteye bir işlev görmemektedir.

Tasarım standartlarının çağdaş yaklaşımlarla çelişmesinin ötesinde düzenlemeler kendi içinde de tutarlılık göstermemektedir. ODTÜ önünde büyük maliyetlerle yapılan kesişmesiz bağlantı çabalarına karşılık, bu noktadan 600 metre ilerideki Öğretmenler Caddesindeki düzenlemelerde bu standartlardan vazgeçilmekte, geometrisi sorunlu hemzemin bir dönele kavşakla önceki standartlarla uyum içinde olmayan bir düzenleme yapılmaktadır (Fotoğraf-3).

Önerilen Yolun Yaratacağı Sorunlar

Tasarım standartları ile niteliği değiştirilen ve erişme kontrollü kent dışı bir yola dönüştürülen önerilen bağlantı yolu kent içinde



Fotoğraf-3 Uyumsuz Kavaşak Tasarımları

yaratacağı yararlardan çok olumsuzlukları ile öne çıkacaktır. Yolun ortaya çıkaracağı sorunlar ve hataları aşağıdaki başlıklarda toplanabilir.

Yol Kademelenmesi Hataları Nedeniyle Oluşan Sorunlar

Yol kademelenmesinde önemli bir yanlış yapılmakta ve Anadolu Bulvarının mevcut kesimlerindeki çevre koşullarının aynı olduğu kabul edilerek yol devam ettirilmektedir. Mevcut kesimde sadece AOÇ ve sanayi kuruluşları bulunduğundan erişme kontrollü bir yolun olumsuz etkileri belirgin olarak ortaya çıkmamaktadır. Oysa ki kentin bu kesiminde konut alanları, mahalleler, okullar, oyun alanları, diğer bir deyişle çocukların oynadığı sokaklar, balkonlarında insanların oturduğu konutlar yani yaşam alanları bulunmaktadır. Benimsenen kentler arası yol standartları ile yol kademelenmesinin gerekleri göz ardı edilmekte, konut alanları arasından transit ve yük trafiği geçirilmekte, viyadükler üzerindeki taşıt trafiğinin gürültüsü, egzoz gazları, vibrasyon etkileri, içinden geçtiği yaşam alanlarını olumsuz etkilemekte, kalitesini düşürmekte, görsellerde her yer yeşil elemanlarla doldurularak gizlense bile bu konut alanları köprü altı mekanlarına



Fotoğraf-4 Köprü Altı Mekanlarına Dönüşen Konut Alanları

dönüştürülmektedir. İstanbul Mecidiyeköy'deki ortam ve koşullar bu kez konut alanları içinde yaratılmaktadır.

Kavşaklardaki Sorunlar

Projenin kavşaklarında ciddi hatalar bulunmaktadır. Herhangi bir model çalışması ve talep tahminine dayanmayan çözümler daha önceki kavşak çözümlerinde olduğu gibi trafik hacimlerinin önemini ve mühendislik çözümlerinin gerekliliğini göz ardı etmektedir.

Günümüzde bu yolun bağlandığı Fen Lisesi (Çırağan önü) Katlı Kavşağındaki gibi trafik hacimleri dikkate alınmadan yapılan çözüm sonucunda nasıl zirve saatlerde kavşaktaki kuyruklar kabul edilemez şekilde uzuyorsa bu bağlantı yolunun kavşakları da



Fotoğraf-5 ODTÜ'den Çıkan Araçların Ana Yoldaki Araç Kuyruklarına Ulaşması

trafik hacimlerine dayandırılmayan hayali jenerik çözümler olarak kalmaktadır.

Sayılarla dayanmayan bu temelsiz yaklaşım sonucunda tüm kesintisiz akım bağlantıları ana yola ulaştığında durmakta olan kuyruklanmış trafiğe erişeceğinden kesintisiz çözümlerin anlamı kalmayacaktır. Örneğin ODTÜ A1 kapısından 1.2 km dolaştırılarak Eskişehir Yoluna ulaşan taşıtlar buradaki duran araçların kuyruklarına katılmaya çalışacak ve yüksek hızlardan sıfır hıza inmek zorunda kalacak ve kazalar artacaktır (Fotoğraf-5).

Büyükşehir Belediyesi bilimsel bir çalışma için gerekli talep tahmin ve kavşak işletme modelleri yerine, reklam filmi animasyon modeli yapmayı tercih etmiş ve ortaya çıkan aksaklıkları ve yanlışlıkları bununla gizlemeye çalışmıştır.

Konya Yoluna bağlantı noktasındaki Fen Lisesi Kavşağı mevcut durumda bile zirve saatlerde sürücülerin bekleme sınırlarını zorlayan kentin en sorunlu kavşaklarından biridir. Bu kavşak



Fotoğraf-6 Konya Yoluna Kentin En Sorunlu Kavşağı ile Bağlanma

çevresinde açılacak yeni alışveriş merkezleri ve ofis binaları dikkate alınmadan sekiz şeritli yolun trafiği bu noktaya getirilmekte, sorunlu bir kavşağın sorunları daha da artırılmaktadır. Bu noktada ana akımın Konya yönünde olması gerekirken animasyon filminde tüm araçlar Dikmen'e (!) gitmekte ve sonucunda kavşakta herhangi bir sorun çıkmamaktadır. Gerçekte olması beklendiği şekilde trafiğin Konya yönüne yönelmesi durumunda zaten şu anda tıkalı bulunan tek şeritli bağlantının yeterli olmayacağı ortaya çıkacaktır (Fotoğraf-6).

Projenin önceki ve sonraki durumlarında şerit sayısında gereksiz değişiklikler görülmüş, bunların trafik hacimleri ile ilişkisi kurulmamış, keyfi kararlar olarak uygulanmıştır

Çevresel Etkiler

Konut alanları arasından geçirilen ve yük taşıtlarının ağırlıkta olacağı bir kompozisyona sahip trafiğin yaşam alanları üzerindeki olumsuz etkileri göz ardı edilmiştir. Yapılan sayımlarda iş

günlerinde trafiğin %10 ile %25 arasında yük taşıtlarının bulunduğu görülmüş olup bu durumun köprü altı mekanlarına dönüştürülen çevre içindeki olumsuzlukları daha da artıracığı açıktır.

Konut alanlarından geçen trafiğin hava kirliliğine, ses düzeylerine, vibrasyon düzeylerine olası etkileri konusunda herhangi bir modelleme ve değerlendirme yapmadan ve gerekli önlemler alınmadan inşaatlara başlanmış ve oluşacak bu olumsuz etkilerin yönetmeliklerle belirlenen yasal sınırları aşıp aşmadığı bile kontrol edilmemiştir.

Değerlendirme ve Sonuç

Anadolu Bulvarını Konya Yoluna bağlayan yol Eskişehir Bulvarı üzerindeki sıkışıklıkları ortadan kaldıracak bir çözüm değildir, çünkü Eskişehir Yolundan va Anadolu Bulvarından gelerek kente giden trafik içinde bu yolu kullanacakların oranı çok düşük düzeydedir. Eskişehir Yolundaki sıkışıklık bu yolun Söğütözü Kavşağı ile Çukurambar Kavşağı arasındaki kesimin yanlış tasarımı ve kullanılmasından kaynaklanmaktadır. Burada yaşanan sorunlar çözülmezse Eskişehir Yolu üzerindeki sıkışıklık devam edecek, yeni yolun bu tıkanmaya yararı olmayacak, gelecekteki gelişmelerle koşullar daha da kötüleşecektir.

Önerilen yolun plan kararları açısından doğruluğu da tartışılabilir bir konumdadır. 2015 Ulaşım Ana Planında kentiçi bağlayıcı yol olarak önerilen bu bağlantının şehirlerarası bir otoyola dönüştürmek yerine sit alanı içinde kademesi düşürülmüş ve çevresindeki yerleşimlere hizmet edecek şekilde yerel bir bağlantı olarak planlanarak geçirilmesi daha doğru bulunmaktadır. Konut alanları arasından erişime kontrollü bir yol olmasını öneren Nazım İmar Planı ulaşım kararları ise, bir ulaşım etüdüne ve sayısal verilere dayanmadığı için doğru ve uygulanabilir değildir.

□ tmmob mimarlar odası ankara şubesi

info@mimarlarodasiankara.org

www.mimarlarodasiankara.org

Konur Sok. No:4/3

Yenişçir - ANKARA

T: 0(312) 417 86 65

F: 0(312) 417 18 04

2013 Eylül