

# “Kızılay Kent Merkezinde Yaya Ulaşımı İçin Bir Mücadele” Öyküsü

TMMOB  
Şehir Plancıları Odası  
Ankara Şubesi

Serdar KARADUMAN, Eser ATAĞ

Ankara, Cumhuriyet Başkenti olarak ülkemizin kent planlama deneyiminde önemli bir yer tutuyor. Fakat bu rolün gerektirdiği öncü ve örnek uygulamaların yerine son on yılda yerel yönetimde özellikle ulaşım politikaları bazında günübirlik, noktasal çözümleri hedefleyen, otomobil öncelikli bir anlayış egemen oldu. Katlı kavşaklardan, kamuya ait otobüs hatlarının özelleştirilmesine, yaya hareketinin dışlanması, toplu taşımacılığın ihmal edilmesine dek uzanan politikalar, sonunda Ankara'nın merkezi Kızılay'da tüm Türkiye'nin gözleri önünde iflas etti. "Herçeyi ben bilirim" anlayışının Kızılay'da yarattığı karmaşa, yerel yöneticilerin de beklemediği bir düzeyde kentlilerin tepkisine neden oldu. Çankaya ve Ulus yönünden gelen taşıtların

kesintisiz akıtılması amacıyla Kızılay meydanının yaya trafiğine kapatılması şeklindeki yaya karşıtı uygulamadan, bizzat burayı kullanan Ankaralıların örgütlü-örgütsüz tepkileri, hukuki ve kitlesel mücadeleleri ile vazgeçildi.

Bu yazı, yaya geçitlerinin kapatılmasından açılmasına kadar geçen süreçte yaşananları ve Şehir Plancıları Odası'nın bu mücadeledeki yerini aktararak böylesine önemli bir kentsel kazanımı yazılı olarak belleklerde tutmayı amaçlamaktadır.

## 3 Ekim 2003: Kızılay'a Bariyerler Çekiliyor

Ankara Büyükşehir Belediyesi, kentin merkezi Kızılay'da çağdaş ulaşım politikalarına tümüyle aykırı olan, Başkentin temsil ve etkinlik merkezini bir otoyol haline getirmeyi amaçlayan, yaya hareketini yok sayan, insan hakları ihlallerini de içeren bir uygulama gerçekleştirdi. Kızılay meydanındaki yaya geçitleri, 3 Ekim 2003 tarihi itibarıyla bariyerlerle kapatılıyor, ardından yaya ışıkları kaldırılıyordu. Karşıya geçiş için yayalar sadece metro inişlerini kullanmak zorunda bırakılıyordu.

Çok geçmeden yaya geçitlerinin kapatılması kararının İl Trafik Komisyonu'nun yeni trafik düzenlemesinin bir parçası olduğu öğrenildi. Bir süre sonra Atatürk Bulvarı'ndaki taşıt trafiğinin kesintisiz akışını sağlamak üzere bir dizi düzenleme daha yapıldı. Kızılay'daki orta refüj kapatılarak taşıtlar için sola dönüş yasağı uygulanmaya başlandı ve Gazi Mustafa Kemal Bulvarı'ndan Ziya Gökalp Bulvarı'na taşıt geçişi kapatıldı.



## Ankaralı sesini yükselt



Aslında bu uygulamanın işaretleri aylar öncesinden fark edilmeye başlanmıştı. Metro girişinde lümmalı bir faaliyetle yapılmaya girişilen "yürt-yen merdivenler", sürekli tıkanan Akay Kavşağının "ancak Kızılay kavşağında araçların durmaması ile rahatlayabileceği" yönünde Belediye Başkanının verdiği demeçler, yapılacak uygulama konusunda yeterli ipuçlarını vermişti.

### Yayalar Şaşkın

Fakat uygulama; kamuoyuna, Kızılay sakinlerine, işyerlerine, yayalara en ufak bir bilgilendirme dahi yapılmadan parça parça fiili olarak başlatıldı. Birkaç gün içerisinde deyim yerindeyse "alıştırma alıştırma" dört yaya geçidi de cam bariyerlerle kapatıldı. Fakat yayaların on yıllardır süren alışkanlıklarını bir kaç cam bariyerin engelleyemeyeceği bir kaç saat içinde belli olmuştu. Yayalar şaşkınlık içinde cam bariyerlerden atlayarak, çevresinden dolanarak henüz kaldırılmamış trafik ışıklarında duran araçların önünden karşıya geçtiler.

Büyükşehir Belediyesi yaya trafiğini metro geçitlerine yönlendirmek ve bariyerlerden atlayarak geçen yayaları önlemek için megafonlu bayan zabıta memurlarını görevlendirdi. Kızılay'ın 4 noktasındaki orta refüjlerde görevlendirilen bayan memurlar, "Sayın yayalar, Ankara İl Trafik Komisyonu'nun aldığı karar gereği, can güvenliğiniz için lütfen metro alt geçitleri kullanınız" şeklinde anonslar yapmaya başladı.

### Odamız Mücadelede Öncü Rol Üstleniyor

Bu uygulamanın başladığı 3 Ekim günü, Şehir Plancılar Odası Ankara Şubesi diğer ilgili meslek

Şehir Plancıları Odası'nın Ankara Valiliği (I) Trafik Komisyonu Başkanlığı ve Ankara Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na "Ankara Valiliği (I) Trafik Komisyonu Başkanlığının Kızılay Meydanındaki İki hemzemin sinyalli yaya geçitlerini kapatılarak yaya geçitlerinin yer altındaki Metro/Ankara İstasyonu mezanin altına alınması ve taşıt trafiğinin kesintisiz sağa dönüştürülmesi şeklindeki yeni trafik düzenlemesine ilişkin kararın iptali ile dava sonuçlanıncaya kadar yürürlükte durdurulmasına karar verilmesi için" açtığı dava metninden alınmıştır.

Ankara İl Trafik Komisyonu Başkanlığı'nın 01.10.2005 tarih ve 2005/147 sayılı kararı uyarınca Kızılay kavşağında Trafik Bülteni doğrultusunda refüj kapatıldı. Gazi Mustafa Kemal Ziya Gökalp Bulvarı'ndan taşıt geçişi yavaşlatılmış, yeni eşsiz yaya geçitleri kaldırılmış ve yaya geçitleri metro istasyonuna yönlendirilmiştir. Ankaralıların yoğun tepkisi nedeniyle trafik komisyonu yeni bir karar ile kavşığı tekrar aynı trafiğine açmış ve taşıtın sola dönüştürülmesini, yani yerini ancak yayaların yine alt geçitleri kullanması gerekliliğine karar vermiştir.

Bu işlem kamu yararına, İmar Kanunu'na, şehircilik bilimine, yaya haklarına ve eğitim biliminin uygulanması ile ve emellerine aykırıdır. Bilimsel gereklere ve mevzuata aykırı teklifler halinde aşağıda sunulmaktadır:

Söz konusu düzenlemeler ve bu düzenlemeler sonucunda ortaya çıkan durum;

#### 1. İnsan haklarına, kentli haklarına ve yaya haklarına aykırıdır;

En temel kentli ve yaya haklarından biri olan engellenmemek, yavaşlatılmadan ve geçitirilmekten "yürümek hakkı", söz konusu düzenlemelerle engellenmekte ve kısıtlanmaktadır. Kentlilerin en doğal hakkı olan yürümek, yaya olarak ergin hakta sayılmaları öncelik ve ayrıcalık sağlanması amacıyla perden kaldırılmaktadır.

Bu düzenlemelerle kentlilerin yaya hakları sınırlandırmakta, toplum içindeki dezavantajlı gruplardaki insanların "yolculuk hakları" da bu arttırılarak kent merkezini kullanabilme şansı ve özgürlükleri kısıtlanmaktadır. Bu uygulamadan 1992 yılında yapılan "Avrupa Kentleşme Şartı"nın ilk bölümünde ve olan "Avrupa Kentli Hakları Deklarasyonu"nda baharılır. "toplumun, özel araç-bayan yayalar, bisikletler gibi tüm yol kullanıcıları arasında barışlı hareket kabiliyetini ve ulaşımın kullanılmasını amaçlayan bir düzenlemeye sağlanması" (EK-1) temel ilke ile tanımlanmaktadır.

#### 2. Şehircilik ve kent planlama ilkelerine aykırıdır.

Çeğdes şehircilik ve kent planlama bilimi, kent, sosyal, ekonomik ve kültürel faaliyetlerin en üst düzeyde yoğunlaştığı ve olan kent merkezlerinin kendin bir odak noktası olarak planlanması; büyük bir çabıyla korunması ve geliştirilmesini, kentsel gelişme için mevcut değerlerin ve olanakların değerlendirilmesini gerektirir. Ortaya koymaktadır.

Ankara'nın tarihi, sosyal, kültürel yaşamının büyük bölümünde Kızılay ve çevresinde geçit ve her gün yüz binlerce Ankaralı'nın iş, alışveriş, eğlence, eğitim, kültürel ve toplumsal etkinlikleri için buraya geldiği görülmektedir. Bu bir merkez ve farklı yapılar arasında (olandan) geçit geçim taşıtın değil) bölgeye gelen insan varlığı olduğu açıktır. Dolayısıyla, yayaların merkez içinde dikkatli ve olanakları rahat ve engellenmeden ulaşım, temel bir insan hakkı olarak yanıtı, kent merkezinin canlılığını sürdürmesi ve yaşamını sürdürme bir zorunluluktur. Yeni trafik düzenlemesi uygulaması ile birlikte Kızılay yoğun yaya trafiğinin bölgeden dışarıya ayrılmasına, Atatürk Bulvarı ile merkezi geçit yoluna dönüştürme, yayaların hareketleri kısıtlanmaktadır. Dolayısıyla kent merkezinin ekonomik, sosyal ve kültürel yaşamını zarar görmektedir. Kent ve merkezinin bu denli büyük ve canlı zararlar vereceği şehircilik biliminin tüm verileriyle de kanıtlanan bu düzenlemelerin şehircilik ilkelerine ve kamu yararına aykırılığı da ortadadır.

Ankara Kentinin merkezi olan Kızılay Meydanı, Cumhuriyetin simgesi, Cumhuriyetin en değerli bir çok nitelikli kentsel alanı ve en değerli alanıdır. Ankara Kenti'nin de, Türkiye Cumhuriyeti için de, Meydanı amaç ve niteliğine uygun olarak kullanılmasını, düzenlenmesini gereken özel öneme sahiptir. Bu meydanın insanları arındırmak sadece yaya geçitlerinin düzenlenmesi, Cumhuriyetin en değerli alanlarında da zarar vermektedir.



odalarını acil bir eylem planı yapılması için toplantıya davet etti. 4 Ekim günü yapılan toplantıda, TMMOB Ankara İl Koordinasyon Kurulu (İKK) bünyesinde konu ile ilgili bir komisyon oluşturulmasına karar verildi. Komisyonunda görev alan Çevre Mühendisleri Odası, Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası, İnşaat Mühendisleri Odası, Makina Mühendisleri Odası, Mimarlar Odası ve Şehir Plancıları Odası Ankara Şubeleri 7 Ekim 2003 tarihinde "ANKARADA YAŞAYANLARI KIZILAY'DAKİ DÜZENLEMİYİ DURDURMAYA ÇAĞIRIYORUZ!" başlıklı bir basın açıklaması yaparak bu çağrıda düzenlemenin sakıncalarını kamuoyuna duyurdu. Açıklamada "Kızılay ve Atatürk Bulvarının bir otoyola dönüştürüldüğü, Ankara'nın merkezi Kızılay'ın yayalara kapatıldığı, yayaların yavaşlatıldığı ve geçiş süresinin 6-7 kata çıktığı, metro alt geçitlerinde izdiham yaşanacağı, özürli kişiler için Kızılay'ın tam anlamıyla ulaşılamaz olacağı, ticari yaşamın zarar göreceği, Kızılay'ın cazibesinin azalacağı ve trafik sorununu bu uygulamanın da çözmeyeceği" vurgulandı. Aynı içerikte bir yazı 50'den fazla demokratik kitle örgütüne de gönderilerek ortak hareket etmek için çağrı yapıldı. Ayrıca İl

PLANLAMA  
2003/4

Trafik Komisyonu kararına itiraz dilekçesi Valiğe gönderildi. Yapılan ortak çağrı basında ve kamuoyunda geniş bir yankı buldu.

### Belediyenin Cevabı

Büyükşehir Belediye Başkanı Melih Gökçek, uygulamaya yönelik eleştirilerin siyasi olduğunu savundu. Gökçek, anket yaptırdığını söyleyerek, "Ankaralıların yüzde 73'lük kısmı, Kızılay'daki yeni uygulamanın çağdaş olduğunu belirtti. Yüzde 14'lük bölüm ise eski uygulamanın daha faydalı olduğunu savundu" dedi. Gökçek, meslek odalarının tepkilerine yanıt olarak da, "Bu odaların tavırları, mesleki gerekten değil siyasi bir tercihten doğmaktadır" diye konuştu. Dünyanın dört bir yanında her kentin merkezinin altında yaya alt geçitleri ve alışveriş merkezleri bulunduğunu ileri süren Gökçek, "Kızılay'da yoğun yaya trafiği dolayısıyla karşıya geçişlerde yaşanan kazalar tamamen ortadan kalkacak. İnsanlar daha güvenli bir ortamda gidip gelecek. Karşıya geçerken vakit kaybı yaklaşımı mantık dışıdır. Alt geçitten durmadan yürüyüp geçeceksiniz. Özürli kişiler ve bebek arabaları için metroya inen bir asansör yaptık. Güvenpark dışında diğer üç tarafına da asansörler 15 güne kadar faaliyete geçecek. Dolayısıyla, özürli kişiler ile beklentiler diledikleri yere daha kolay gidecekler" diye konuştu.

### El İlanları ile Bilgilendiriyoruz

Ankaralıları Kızılay'da yapılan düzenlemenin neden olduğu ve olması muhtemel zararlar hakkında bilgilendirmek öncelikli bir hedefti. Bu amaçla tasarımı ve içeriği Şehir Plancıları Odası Ankara Şubesi tarafından hazırlanan iki çeşit el ilanı 12 bin adet bastırılarak Kızılay'da yayalara ve çalışanlara uygulamanın başlamasından bir kaç gün sonra dağıtmaya başlandı. Ardından, Mimarlar Odası'nca hazırlanan el ilanları 20 bin adet bastırılarak Kızılay'da Ankaralıları dağıtıldı.

Cam bariyerlerin yayalar tarafından kırılması ve geçitlerin bu şekilde kullanılmaya devam edilmesi üzerine cam bariyerlerin arkasına bir gecede Büyükşehir Belediyesi'nce beton bariyerler yerleştirildi. Kızılay meydanının o günkü görünümünü adeta bir "savaş şehri"ni çağrıştırıyordu. Araç trafiğinin yeni düzenine geçmesiyle birlikte Ziya Gökalp Bulvarı ve Gazi Mustafa Kemal Bulvarı da bu beton bariyerlerle çevrildi. Bulvarın ortası betonlarla kapatıldı. Kentlilerin deyimii ile bir

"utanç duvarı" örüldü, savaş şehri görünümü iyice pekiştirildi. Betonlardan atlayamayan yayaların pek çoğu metro girişlerini kullanmak zorunda kaldı.

Yeni trafik uygulamasının sorunları çözmek bir yana yeni sorunları yol açması üzerine 20'den fazla kitle örgütü ile birlikte bir platform oluşturulması ve bir imza kampanyası düzenlenmesi benimsendi. Platform yürütücüsü Odaların Ankara Şubeleri ve Tüketici Hakları Derneğinin düzenlediği imza kampanyası kapsamında vatandaşlar binlerce dilekçe imzaladı.

### Tepkilere Farklı Görüşler

Tepkilerin artması üzerine Ankara Valisi Yahya Gür ve Büyükşehir Belediyesi Trafik Şube Müdürü Adnan Aslan, "Gerisi mümkün" açıklamaları yaparken, Gökçek, Kızılay'da yayaların metro istasyonuna yönlendirilmesi ile ilgili uygulamadan geri adım atılmasının söz konusu olmadığını söyledi.

Vali Gür, Başkent'te, Kızılay'dan başlayarak hayata geçirilen yeni trafik düzenlemesiyle ilgili olarak, uygulamanın olumsuz sonuçlanması durumunda geri dönmenin mümkün olduğunu söyledi. Vali Gür, yeniliklerin genellikle tepki çektiğini belirterek, "Her üstten geçmeye alışmışız. Oysa, asansörler ve yürüyen merdivenler yardımıyla karşıdan karşıya geçmek daha güvenli olacak" diye konuştu. Düzenlemeye, uzmanların çok yönlü çalışmaları sonucunda karar verildiğini vurgulayan Gür, bu trafik düzenlemesinin araç ve yaya trafiğini kolaylaştıracağını anlattı.

Bu tartışma sürecine Ak Parti Grup Başkanvekili Salih Kapusuz da "Belediye hizmetlerinde halkla ittifaka düşülmemesi lazım. Eğer oylamaya gitseniz ret oyu kullanırdım. Kızılay bir semboldür." diyerek katıldı. Belediye başkanının yanıtı ise kamuoyunu meşgul edecek cinstendi: "Aslen Kayserilidir, Ankara'yı bilmez."

### İkinci Basın Açıklamamızı Yapıyoruz

18 Ekim 2003 tarihinde TMMOB'a bağlı şubelerle birlikte sayısı 25'i bulan kitle örgütleri adına Ankara Şubesi, "KENT MERKEZLERİ YAYALARINDIR!" başlığı ile Kızılay'da bir açıklama yaparak "Ankara Valiliğine ve Ankara Büyükşehir Belediyesine, "öncelikle kavşaktaki ışıklı yaya geçitlerini tekrar yerleştirmesi, Ankara ulaşım planlarında öngörüldüğü gibi Kızılay'ı yaya

Ulkemizde planlı kentsel gelişimin ilk örneği olan Ankara, Mustafa Kemal Atatürk tarafından Plani Jansen'e yatırılan ilk kent planından itibaren oluşturulan Sıhhiye Meydanı-Kızılay Meydanı-Göytenpark-Bakanlıklar-TBMM çarşması ile paratılan ve vurgulanan değerler, bu uygulamayı ile tamamen ortadan kaldırılmaktadır.

**3. Ulaşım Planlama bilimi ve kent merkezi düzenleme ilkelerine aykırıdır;** Kentlerin ulaşım planlamasının temel ilkelerden birisi, kent merkezlerinin "tüm keniller tarafından kolay erişilebilen ancak motorlu taşıtların yoğun transit olarak geçişini zorlaştırıldığı ve kısıtlandığı" bir alan olarak düzenlenmesi gereğidir. Bu tür alanların ulaşım sistemlerinde kent merkezlerine özellikle toplu ulaşım araçları ile kenillerin kolayca erişimi sağlanması, kentsel ekonominin sosyal ve kültürel canlılığı artmakta, diğer varolan sosyal yapı trafiğinin özellikle merkez kullanımdan transit geçişlere geçen geçiş zorlaştırıp sorunları giderilmediği için toplu ulaşım merkez üzerindeki olumsuz etkileri ortadan kaldırılabilmektedir.

İnsanlar önceki tüm şehir kentlerinde olduğu uygulamaları çağdaş ulaşım planlama ilkeleri ile kent merkezlerinin motorlu taşıt trafiğinin en aza indirilmediği, yaya ve toplu ulaşım sistemleri ile yerel ulaşım zenginleştirildiği alanlar olarak planlanmıştır. Az gelişmiş ülkeler de dahil olmak üzere hiç bir dünya kentinde merkezlerde yayalar yer alması niyetinde taşıtların geçişine göre planlanılmamıştır. Toplu ulaşım ve trafik yoğunluğu Ankara'dan çok daha yüksek olan kent merkezlerinde örneğin, Piccadilly ile Trafalgar Meydanı, rue, Times Square ile, Champs Elyse de yayaların yer alması olması bu alanların sadece taşıt trafiğine açılması niyetinde olduğunu bile göstermektedir.

Kamuya herhangi bir vak geçirmekten, herhangi bir dezavantajdan, çevreyi kirletmekten, görsel yalıtımdan, kentsel alanları etkin kullanarak gerçekleştirilen en verimli ve yüksek kapasiteli ulaşım ve orijin hijyen alan yaya ulaşım, ulaşım planlarının her zaman birinci öncelik verildiği alanlar türüdür. Bu nedenle yaya ulaşım desteklenerek ve önce nitelikli ulaşım planlaması yapılmalıdır. Oysa ki söz konusu kararın yaya ulaşımını ya yayaların ihtiyaçlarını dikkate alınmadan, taşıtları öncelik veren çağdaş bir yaklaşımın sonucu olduğu için ulaşım planlama bilimi ve ilkeleri ile tamamen en bir uygulamadır. Bu politikaları alınması gerekirse, Ankara'ya ve Ankara'nın yakınına sonuçları, Akademi ve Mithatpaşa Çarşması üzerindeki yaya ist geçitleri ile yol üzerindeki yaya hareketleri ve trafik uygulamaları ortadadır.

Düzenleme bu anlamda; Danıştay 6. Dairesinin 17.12.1997 gün, Esas No: 1997/1526, Karar No: 1997/3919 sayılı; Ankara 5. İdare Mahkemelerinin 3.12.1996 gün, E: 1995-1107, R:1996/1473 sayılı kararları ile ilgili kararına da aykırıdır.

**4. Ankara Ulaşım Planı karar ve ilkelerine aykırıdır;** Söz konusu kararın geliştirilen düzenlemeler, Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinin 7.4.1994 tarih ve 130 karar ile kabul edilen, Ankara Ulaşım Kurulmasının Merkezi'nin 10.3.1994 tarih ve 94/3 sayılı kararı ile de sonuçlanan ve hukuken yürürlükte bulunan "Ankara Ulaşım Planı"nın temel kararlarına ve kent merkezine ilişkin önerilerine tamamen aykırıdır.

"Ankara Ulaşım Planı"nın temel kentsel ulaşım ilkeleri arasında; araçların değil insanın öncelik verildiği, gerçek ortaya konmuş, tüm ulaşım türleri için ayrı ayrı ayrıntıdan politikalar içerisindedir, toplu ulaşımın öncelikli araçları belirlemiş ve bu ilkeleri karar bağlanmıştır. Oysa ki, transit taşıt trafiğinin merkezden geçişini destekleyen, merkezdeki yaya hareketlerini geliştirmek yerine kısıtlayan söz konusu karar, yürürlükte bulunan Ankara Ulaşım Planı temel ilke ve kararları ile tamamen çelişmektedir.

**5. Raylı sistem planlama ve mühendislik ilkelerine ve kurallara aykırıdır;** Söz konusu kararın Kızılay Meydanındaki benzerim yaya geçitlerini iptal edilerek, yayaların zorunlu olarak Kızılay'da geçmesi, İstanbul'da istasyon girişinden geçilmesi raylı sistem planlama ve mühendislik ilkelerine aykırıdır. Özellikle yerli raylı sistem işletmecileri planlama kısıtlanırken, tren istasyonları ve geçitlerinde, trenlerin istasyon platformlarında olumsuz yönde sorunları ve olumsuz konfor ve güvenliği dikkate alınarak platformlar, koridorlar ve giriş-çıkışlar boyutlandırılmaktadır. Tüm bu konfor ve güvenlik standartlarının üstünde uç



öncelikli bir bölge haline getirmesi, zeminde çok daha sık ışıklı yaya geçidi yapması, özel araç trafiğinin akışı için kent merkezinden geçmeyen seçenekler üretmesi" talebinde bulundu. Kızılay çalışanları da yapılan çağrı üzerine basın açıklaması sırasında yer alarak destek verdi. Basın açıklamasının ardından, imza kampanyası Kızılay'da sürdürüldü, gönüllüler imza topladı, hazırlanan bildirimler kentlilere dağıtıldı. Basın toplantısı için gelen katılımcıların yaya geçitlerini fiilen kullanma talebi Ziya Gökalp Bulvarını geçtikten sonra Çevik Kuvvet tarafından barikat kurularak engellendi.

### Belediye Referandumuna Gidiyor

Bu uygulamanın farklı kesimlerden pek çok Ankaralının tepkisini çekmesi ve basında da



Yüksek 40 civarında sivil toplum örgütleri tarafından oluşturulan Ankara Platformu üyeleri Kızılay'da görüşüyor.

## Referandumda 40 sivil toplum örgütünden protesto

ANKARALI Platformu'nun üye bir grup 40'e üzerinde insan toplanarak yaparak ertelenmesini protesto etti. Platform adına Kızılay'da basın açıklaması yapan başkan Mustafa Kemal Özalp, Ankara Şube Başkanı Cemil Çiçek'in, uygulamasız yaya geçitleri hayata geçirilmesini istediğini söyledi. Çiçek, Belediye Başkanı Yalçın Çiçek'in, uygulamasız yaya geçitleri hayata geçirilmesini istediğini söyledi.

Platform için her sivil toplum örgütü gibi bir toplantı da yapıldı. Ancak mahallelerden sivil toplum örgütleri dernekleri derinden bir insanlık mücadelesi insanları Kızılay'a topladılar. Sırtına bayrakları gibi çıkmak için ellerinden geleni yaptılar. Her anket gerçekleştirilene kadar Platform üyeleri deli sınıra çıkıp ve sokaklara uygulamayı protesto ederek, uygulamaları kısıtlamasını protesto eden kampanyaya başladılar.

sürekli eleştirilmesi ve gündemde kalması üzerine Büyükşehir Belediyesi bu konuda 25 Ekim 2003 günü bir referandum düzenleyeceğini açıkladı. Avukat Sedat Vural Yüksel Seçim Kurulu'na (YSK) yaptığı başvuruda Büyükşehir Belediyelerinin referandum düzenleme yetkisinin olmadığını belirterek referandumun engellenmesi talebinde bulundu. YSK bunun bir "anket" olduğunu, bu nedenle engellemeye gerek olmadığını belirtti. Seçimler için kullanılan parmak boyaları ve sandıkları Büyükşehir Belediyesine teslim eden YSK, bu başvuru üzerine oylama başlamadan bir saat kadar önce verilen seçim boyalarını geri aldı. Fakat Belediye depolarında muhafaza edilen seçim sandıklarının geri alınmadığı yine YSK tarafından açıklandı.

Anket öncesi Ankara Şubasının da yer aldığı demokratik kitle örgütlerinin, "Billime ve Tekniğe Aykırı Olan Bir Uygulama Hakkında Referandum Yapılamaz. Gerçek Referandum, Ancak, Bariyerleri Kaldırarak, Işıklı Geçitleri Yerleştirerek Tercihin Ankaralıya Bırakılmasıyla Ortaya Çıkacaktır. Duvarları Kaldırın, Tercihini Ankaralı Yapsın!" çağrısı kamuoyuna ulaştırıldı.

### Anket-Referandum Komediye Dönüştü

25 Ekim günü "anket referandum" için 100 sandık metro içine ve Güvenpark'taki çadırlara yerleştirildi. Sandıkların başlarında Belediye meclis üyeleri ve Belediye yöneticileri bulundu. Bastırılan oy pusulalarında "Valilik İl Trafik Komisyonu kararındaki metro alt geçitlerini kullanmayı istiyor musunuz?" sorusu ve altında evet-hayır kutucuğu yer alıyordu. Anket sonuçlarının uygulama lehinde çıkması için Ankara'nın kenar mahallelerinden, belediye şirketlerinden otobüslerle insan taşındığı, Kızılay'a daha önce hiç gelmemiş olanların oy kullanılmak üzere Kızılay'a getirildiği basın yayın kuruluşlarınınca açık biçimde teşhir edildi. Referandum için gelenlerden bazıları bayatlarında ilk kez Kızılay'ı gördüklerini, bazıları ise neden geldiklerini bilmediklerini anek "Başkana evet" oyu vereceklerini söyledi. Adalet Bakanı Cemil Çiçek'in Büyükşehir Belediye Başkanı Melih Gökçek'le birlikte oy kullandığı referandumu, demokratik kitle örgütleri protesto etti. Kızılay'daki trafik düzenlemesinin devam edip etmemesi konusunda yapılan anketin sonunda yüzde 75 oyla Gökçek'in istediği gibi metro alt geçitlerinin kullanımına "evet" kararı çıkıyordu.



tilmasına yönelik bir karar alınmadığı özellikle vurgulandı, fiili bir uygulama olduğu belirtildi. Gerekçeler bölümünde ise uygulamanın;

1. İnsan haklarına, kentli haklarına ve yaya haklarına,
2. Şehircilik ve kent planlama ilkelerine,
3. Ulaşım planlama bilimi ve kent merkezi düzenleme ilkelerine,
4. Ankara Ulaşım Planı karar ve ilkelerine,
5. Raylı sistem planlama ve mühendislik ilkelerine ve kurallarına,
6. Kamu güvenliği ve esenliğine,
7. 3194 sayılı İmar Kanunu'na.

aykırı olduğu, ayrıntılarıyla vurgulanarak yürütmenin durdurulması ve uygulamanın iptali istendi.

### Yargıdan Yaya Geçitlerinin Açılması

#### Kararı

11 Kasım 2003 tarihinde Ankara 5. İdare Mahkemesi, Avukat Sedat Vural'ın duyarlı bir kentli olarak yaya geçitlerinin açılması istemiyle açtığı davada, Kızılay'daki yaya geçitlerinin kapatılması uygulamasında yürütmeyi durdurma kararı verdi. Kararda "İl Trafik Komisyonu kararında davalı Belediyenin teklifi doğrultusunda Kızılay kavşağında yaya geçişlerinin engellenerek tüm yaya hareketlerinin metro giriş ve çıkışlarına yönlendirilmesi yolunda bir karar alınmadığı halde Ankara Büyükşehir Belediyesi'nce yaya geçitlerinin kapatılması suretiyle fiili durum

yaratılarak yetki gasbında bulunduğu tartışmasızdır" hükmü yer aldı.

15 Kasım 2003 tarihinde Kızılay Meydanı'nda Ankaram Platformu tarafından yapılan basın açıklamasında bu karara sahip çıkıldı ve "Kızılay'daki Yaya Geçitlerinin Kapatılmasının Yasadışı" olduğuna işaret edildi. Açıklamada, Belediyenin bir an önce, insan haklarına da aykırı olan bu hukuksuzluğu ortadan kaldırması istendi.

### Yaya Geçitleri Tekrar Yayaların

19 Kasım 2003 günü Kızılay'daki yaya geçitlerindeki cam bariyerler de kaldırıldı ve ışıklı sinyalizasyon sistemi tekrar yerleştirildi. Belediye, bir yandan da yürütmeyi durdurma kararının geçersiz olduğunu savunarak mahkemeye itiraz etti. Bölge İdare Mahkemesi, 12 Aralık'ta itirazı reddederek yargı sürecinde son noktayı koydu.

### Süreçteki Kazanımlar

Kızılay'daki yaya geçitlerinin kapatılması ile başlayan süreç, sokak gösterileri, imza kampanyaları, referandumlar ve hukuk mücadelesiyle sadece Ankara'nın değil Türkiye'nin gündemine taşınan bir konu haline geldi. Ankaram Platformunun kuruluşunu ve kentsel bir olaya kentlilerin dahil olma çabalarının yarattığı sonuçlara tanıklık etti. Bu süreç üç ayrı boyuttan bütünlüklü ve devamlılığı olan bir kampanyaya dönüştü. Bunlar, mesleki boyut, kentlilerin sürece dahil olması ve kamuoyunu bilgilendirme boyutu olarak sıralanabilir.

Mesleki boyut açısından bakıldığında şehir planlama disiplininin getirdiği değerleri ve birikimi reddeden ve terkedilmiş ulaşım politikalarıyla kentsel trafik sorunlarını çözmeyi düşünen anlayış Kızılay'da, tüm kentlilerin gözü önünde durmuş oldu. Bu, aslında son on yıldır Ankara'da uygulanan ulaşım politikalarının açık bir iflastıydı. Geçmiş deneyimlerimizden farkı ise bu mesleki gerçeği kentliye anlatılabildik ve onların desteğini aldık.

Kentliler olarak sürece dahil olma boyutunda ise, sivil örgütlerin biraraya gelerek kentin önemli bir sorunu için ortak mücadele etme sinerjisi yaratılması yönünde Ankaram Platformu'nun ortaya çıkmasını sağladı. Düzenlenen imza kampanyası ile vatandaşlardan 20 bine yakın imzalı dilekçe toplanması ve sokak eylemleri Ankaralıların da



aktif konuma getirilmesi tam sağlanamasa da, çok ciddi bir başlangıç yapıldı ve bunun mutlaka sürdürülmesi gerekiyor.

Kamuyuoyunu bilgilendirme boyutunda da doğru stratejiler izlenerek ve ciddi çalışmalar yapılarak önemli kazanımlar elde edildi. Net ifadelerle konuyu anlatan binlerce el ilanının sokakta birebir Ankaralılara dağıtılması ve konuyu teknik yönleriyle ele alan basın açıklamaları, röportajlar ve radyo programları hem kentlilerin bilgilendirme sürecinde, hem de tepki vermelerinde önemli rol oynadı. Böylece, artık medyanın olayın başında vermeye çalıştığı Metro ve Bulvar işyerleri arasındaki çıkar çatışması izlenimi kırılabilirdi. Belediye Başkanının yaptığı uygulamanın doğruluğunu kanıtlamak için verdiği yurtdışı örnekler, değerli uzmanımız Cüneyt Elker'in gazetelerde de geniş biçimde yayımlanan katkısıyla tersine çevrilebildi.

Belediye başkanının sürekli hedef küçülterek Ankaram Platformunu bir-iki siyasi odayın uzantısı olarak gösterme çabalarına, gerek siyasi partilere mesafeli duruş, gerekse siyasi içeriği gözardı edilmeksizin yapılan bilimsel açıklamaların ket vuruldu.

## Sonuç Olarak

Şehir Plancılar Odası, gerek mesleki birikimlerini doğru strateji ve yöntemlerle anlatma, gerekse koordinatör olarak bu süreçte önemli bir rol üstlendi. Belediye'nin bir yanlış uygulamasına karşı, Başkentite şimdiye dek yaşanmamış bir kentli hareketinin kuvvetlenmesinde ve yönlendirilmesinde katalizör etki yaptı. Bu mücadelede izlenen yöntemler, bundan sonra gerçekleşecek benzer süreçler için geliştirilip örnek alınabilir. Duyarlılık ve sorumluluk duymak önemlidir ancak, tek başına yeterli değildir. Bu değerler yoğun bir emekle birleştirildiğinde mücadeleler kazanılmaktadır.

## Ankaram Platformu Üyeleri

Abdülhak Kütler Derneği, Ankara Fotoğraf Sanatçıları Derneği, Çoğuş Gazeteciler Derneği, Çoğuş İhtisas Destekleme Derneği, Ankara Şiirleri, Eskişehir Güzeldeğerler Derneği, Hehlerler, İnanç Halkları Derneği, Ankara Şiirleri, Kadın Kurumları Federasyonu, Kavaklıdere Danışmanlık ve Geliştirme Derneği, KADEN Ankara Şiirleri, KASALDI, RESK Ankara Şiirleri, Etilerel Derneği, Milliyetçiler Birliği, ÖZDÜ Alınanlar Derneği, Fir Sultan, İhsal Kütler Derneği, Ankara Şiirleri, Spine Eğitim Derneği, Ankara Şiirleri, TMMOB Ankara İl Komitasyonu Kurula İlgilileri: Çeyre Akademi/İletişim Odası, Elektronik Akademi/İletişim Odası, Harbu ve Kadının Akademi/İletişim Odası, İnanç Akademi/İletişim Odası, Zevceği Akademi/İletişim Odası, Kıyacı Akademi/İletişim Odası, Akademi Akademi/İletişim Odası, İnançlar Odası, Şehir Plancılar Odası, Ankara Şiirleri, Yenimahalle İrsal Gözetim ZI, Tivaky Kadın Derneği Federasyonu, Uzun Sözcük, Zihinsel Özgürlük Federasyonu

dir (TS 12576, s.19). Ayrıca aynı standartın 13.7.2 maddesinde; "... tekerlekli sandalyeli kişiler için gerekli olan asansör, merdiven eğiminde hareket eden eğik asansör yapılmamıştır" denilmektedir (EK 3). Değerlendirme, ilgili korumaların 572 sayılı KHK'nun 3194 sayılı İmar Yasası'na getirilmiş olması gereği TSE'nin bu standartlarına uyarak ilâzâmlenmeleri zorunluluğunu de yararlanılabileceği hakkında yorum yapılmaktadır.

Ancak, mevcut düzenleme ile, yayaalar (çocuk) hareket kısıtlılığına sahip kişiler olan kadınlar, hasta, yaşlı, hamile, bebek arabalı, rük uzatılan kişiler ve Atatürk Bulvarı sürecinde karşıya geçişe olanaklı ortadan kalması veya çok güç durumda bulunmalarıyla, Şişli kl. tekerlekli sandalyelilerin ve bebek arabalıların başmasız olarak yoldan karşıya geçmesi mümkün değildir. Çünkü tekerlekli sandalye kullanan kişilerin yürüyüş merdivenlerden yararlanılabileceği ortaktır. İmar halinde olan tek asansör, yalnızca Metro Çarşı ile Göldepark arasındaki mitsiyası sağlayacak, yolun karşı tarafında asansörler kullanılabileceğini hareket kısıtlılığına sahip kişilerin durumu söz konusu olamayacaktır.

Öte yandan, Metro uli geçiş girişlerinde yürüyen merdivenler, karşı tarafına olan tüm merdivenleri kapsamaktadır. Yürüyen merdivenlerin aralıktan 12-20 basamak aralığına değişen kat farkları vardır. Bu durumda, tekerlekli sandalye kullanan kişilerin, basamak kullanımına göre farklı hızların ve hareketlenme rahatlığı olan yaşlıların, bu kat farklarını başmasız olarak aşabilmeleri olanaklı değildir.

Ayrıca, kamu sadece alt geçiş başmasız olarak alınması ve ortadan çıkılması ile sınırlı değildir. Metro çarşısı içinde çok fazla sayıda bulunan alışveriş alanı, mağaza girişleri olan yaşlı insanların ve yürüme engellilerin başarılı geçişleri için faydalı edilebilir ve güvenli geçiş noktaları çıkarılması, bunların düzenlenmesi, ayrıca, kapalı yerler katına çıkması (kısıtlı olarak) olan kişiler için katları uli ve alt geçişler kullanmak son derece güçtür.

Ayrıca, Bulvarı bir bölüm olarak incelendiğinde, Opera dan Kavaklıdere'ye izanan uli yol kesiminde, hareket kısıtlılığına sahip kişilerin yararlanılabileceği yalnızca Zeytin Çarşısı ve Ordular önündeki üçüncü sınıftan yaya geçişlerinin kısıtlı görünmektedir. Böylece, bu uli yol kesimi boyunca hareket kısıtlılığına sahip kişiler yalnızca bu noktadan karşıya geçişlerine olanaklı olarak yararlanılabilecektir. Bu durumda, hareket kısıtlılığına sahip kişilerin yararlanılabileceği ve ayrıca bir uygulama haline gelecektir. Bu durumun kanunlarla zorunlu olarak getirilen hükümlere uyulması, uygundur.



**YAYA GEÇİTLERİ TESCİLLENDİ!**  
İlçe Mahkemesi'nin aldığı kararın sonucunda, yaya geçitleri Belce'ye yazılmadı. Şişli'de yaya geçitleri inceleme için kaydedilen kararın dağıtılışı. Halk

# Kızılay dosyası kapandı

**Bölge İdare Mahkemesi, yaya geçitleri konusunda yapılan itirazı reddetti**

ANKARA Bölge İdare Mahkemesi, Kızılay'daki trafik düzenlemelerine ilişkin hukuki sürece son noktayı koydu.