

Heybeliada Forumu  
Adalar Savunması

# ADALAR'DA ATLAR VE FAYTONLAR

Bilgi, Tartışma ve Çözüm Notları

İnsanlar, atlar, kediler, köpekler, kuşlar, balıklar, ağaçlar, biz hepimiz...

**Ya Hep Beraber Ya Hiç Birimiz!**

*Adalar Savunması ve Heybeliada Forumu tarafından Eylül 2014 tarihinde hazırlanan bu rapor, 2016 yılında gözden geçirilerek güncellenmiştir.*

## İnsanlar, atlar, kediler, köpekler, kuşlar, balıklar, ağaçlar... Ya Hep Beraber, Ya Hiç Birimiz!

İstanbul Adaları'nda Gezi direnişinin ardından 2013 yılı Haziran ayında düzenlenen ilk forumlardan bu yana faytoncuların da içinde yer alacağı çeşitli tartışma zeminleri oluşturmaya ve çeşitli eylemlerle atlarımızın ve faytoncularımızın sorunlarını gündeme getirmeye çalışan ve tartışan forumlarımız, Adalar'daki ulaşım sorununu, faytonların, atların durumunu Adalarımızın diğer sorunlarıyla bağlantısı içinde ele alıyor, sorunlara müdahale etmeye, öneriler geliştirmeye devam ediyor.

Bu konuda Adalarda ve kamuoyunda süregiden kimi tartışmalarda ortaya çıkan bilgi kirliliğini, eksik/yetersiz bilgilerle yapılan yorumları, dışlayıcı, düşmanlaştırıcı ve kutuplaştırıcı yaklaşımları aşmak için hazırladığımız bilgi, tartışma ve öneri notlarını tüm dostlarımızla paylaşıyoruz.

Adalılar, İstanbullular, hayvan hakları aktivistleri, forumlar, kent savunmaları ve tüm kamuoyuyla paylaştığımız bu notların Adalar'daki faytonlar sorunu çerçevesinde yürütülen tartışmalar için sağlıklı bir temel oluşturacağına inanıyoruz.

**ADALAR SAVUNMASI**

## Atlar ve faytonlar hakkında Bilgi Notları

• Dünya üzerinde Uzak Asya'nın Endonezya ve Filipinler gibi ülkelerinde atla çekilen taşıma amaçlı at arabaları ve New York gibi kentlerdeki turistik amaçlı faytonlar dışarıda tutulursa, **bir ulaşım aracı** olarak plakalı faytonlarla ulaşım hizmeti sağlanan tek bölge İstanbul Adaları'dır. Dünyadaki çeşitli kentlerde bulunan turistik, nostaljik, gösteri amaçlı, askeri, tören faytonlarıyla Adalar'daki faytonlar nitelik olarak birbirinden farklıdır. Faytonlar resmi ve tarihsel olarak Adalarda iç ulaşım hizmeti sağlayan bir ulaşım aracıdır.

• Adalar'ın iç ulaşımı ile ilgili tüm yasal düzenlemeler, 25 Aralık 1998 tarih ve 1998/138 nolu İstanbul İl Trafik Komisyonu kararı ile yapılmıştır. 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu sonrası, bu konuda yetki ve sorumluluk tümüyle İBB ve ona bağlı Ulaşım Koordinasyon Merkezi-UKOME'ye geçmiştir.

• Adalar halkı faytonları kültürünün ve tarihsel geçmişinin bir parçası olarak tanımasına, saygı duymasına, sevmesine



ve diğer ada hayvanlarıyla olduğu gibi atlarla da bir ilişki fırsatı olarak görmesine rağmen, esas olarak fayton kullanımından zorunlu durumlar hariç uzaktır. Bunda gerek fayton fiyatlarının yüksekliği, gerekse de hayvanlara karşı gösterilen hassasiyet rol oynamaktadır. Faytonlar Adalılar tarafından kimi zaman bir sosyal statü göstergesi ve

günübirlik eğlence aracı olarak kullanılsa da, **Adalar'daki yaygın ve geleneksel ulaşım şekli yürümektir.** Adalarımızdaki bütün yollar gerek Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu kararları uyarınca, gerekse de fiziksel şartları itibarıyla yürüme yoludur, kaldırımsızdır. Adalar'ın tarihi, arkeolojik ve doğal niteliklerini koruma amacının yanısıra, birçok yol fiziki şartlar nedeniyle bisiklet, akülü araç ya da motorlu araç kullanımına uygun değildir. Adalarımızın yüksek tepelik bölgelerindeki yerleşim alanlarında yaşayan yaşlı ve hasta Adalıların sağlık raporu şartıyla aldıkları tek kişilik ya da refakatçi ile kullanılan çok kişilik akülü bisiklet/motosikletler dışında temel ulaşım şekli yürümektir.

• Bu duruma rağmen merkezi otoritenin çeşitli kurumlarına, Emniyet, Askeriye, Sağlık Bakanlığı, İtfaiye, Orman İşletmeleri gibi 20'yi aşkın kamu kuruluşuna ait motorlu araç, birçok özel ticari işletmeye ait akülü araç, forklift, taşıma, inşaat kamyonu gibi araçlar bulunmaktadır. Adalar çeşitli yasa ve yönetmeliklerle motorlu araç trafiğine kapalı olmasına rağmen, bu araçların bir bölümü amacı dışında yaygın olarak kullanılmakta, gelişigüzel ve denetimsiz bir şekilde imal edilen ve satın alınan akülü araç sayısı hızla artmaktadır. Adalar Belediyesi'nin plaka ücretleri, ruhsat vb. yollarla bu süreci kontrol çabaları, umula-

nın tersine akülü motorlu araç sayısının son iki yılda daha büyük bir hızla artmasına neden olmuştur. **Adalar son yıllarda yasa dışı bir şekilde fiilen motorlu araç trafiğine açılmıştır.** Son yıllarda kontrolsüz bir biçimde artan ve denetlenmeyen akülü motorsiklet, bisiklet, kiralık bisiklet ve fayton trafiği özellikle Büyükada'da, büyük bir trafik sorunu yaratmıştır. Adalar'da ölümlü ve yaralanmalı kazaların oranı artmıştır. **Adalar Belediyesi raporlarına göre yalnızca 2014 yılı başından bu yana fayton, akülü araç ve bisiklet sürücü-lerinin karıştığı 8 ölümlü trafik kazası ve yüzlerce hafif ya da ağır yaralanmalı kaza meydana gelmiştir. 2000'li yılların ortalarından bu yana her yıl 10-12 kişi "motorlu araç trafiğine kapalı" olan Adalarda bisiklet, akülü motorsiklet ve faytonların karıştığı trafik kazalarında ölmektedir.**

• Adalar tüm nitelikleriyle İstanbullular'ın ve bütün yurttaşların üzerinde söz ve karar sahibi olduğu, yararlanma ve yaşama hakkının bulunduğu, **SİT alanı olarak** korunması gereken doğal, tarihi, kültürel ve insani yaşam alanlarıdır. Ancak Adaları **SİT alanı olarak** korunması ve desteklenmesi gereken, tüm yönetim ve karar süreçlerine Adalıların ve İstanbullular'ın katılması gereken bir yaşam alanı olarak değil, bir turizm ve rant alanı olarak gören tüm kamu kurumları ve yerel otoriteler yaşanan sorunları



Kent bilimi literatüründe gentrification (soylulaştırma) olarak tanımlanan bir süreç çerçevesinde, daha önce Galata, Balat, Kuzguncuk gibi semtlerde yürütülen ve yerli halkın yaşadıkları alandan sürülmesiyle sonuçlanan bir “kentsel dönüşüm”e sürüklenen Adalar’da, yasa dışı rezidanslar, yeni tip yerleşim merkezleri yapılmakta (Büyükada’da Lido ve Seferoğlu vs.) ve planlanmaktadır (Heybeliada Sanatoryum alanı, Çam Limanı, Sivriada ve Yassıada, marina ve teleferik planları vs.).

Aynı şekilde kentsel mekanları ve kamusal müşterekleri özelleştirme ve sermaye ilişkilerine açma yönündeki neo liberal kent yönetimi anlayışının ürünü çeşitli uygulamalar, Sivriada ve Yassıada’nın imara açılması, marina ve teleferik planları, Büyükada ve Heybeliada’da yasa dışı yapılaşma sürecinin derinleşmesi bu sürecin parçalarıdır. **Faytonlar da bu süreçte pratik kullanım bakımından bir ulaşım aracı değil, özellikle Büyükada’da turistik bir hizmet aracı haline getirilmiştir.** Adalar’daki turizmin merkezi durumundaki Büyükada’da ulaşım ve faytonlar sorununun ağırlaşması, hayvan ve insan hakları bakımından kabul edilemez sonuçlar doğurması bu sürecin ürünüdür.

• **Halihazırda resmi kayıtlara göre Büyükada’da 226, Heybeliada’da 31 ve Burgazada’da 21 plakalı fayton**

**ulaşım hizmeti vermektedir. Kış aylarında özellikle Büyükada’da hizmet veren fayton sayısı, toplam sayının yarısına kadar düşmekte, yaz aylarında ise “yazlık turistik faytonlar” hizmete girmektedir. Resmi kayıtlarda ruhsatlı ve plakalı fayton sayısı 226 olarak görülmesine rağmen, kaçak ve ruhsatsız olarak çalıştırılan faytonlarla birlikte toplam sayı 300’ü aşabilmektedir.**

• Çok yüksek bedellerle ve özel ilişkilerle satın alınabilen fayton ruhsatları, bu alana yatırım yapan kişiler için özellikle yaz aylarında büyük gelir getiren bir iş kolu haline gelmeye başlamıştır. Hazırlanan çeşitli talimatnamelerde **bir kişinin sadece bir faytonu olabilir notlarına karşın, 5 ila 30 civarında fayton sahibi olan faytoncular bulunmakta, çeşitli ilişkilerle alınan bu faytonlarda çok düşük ücretlerle, eğitim ve destek hizmeti alamayan fayton sürücülerini çalıştırılmakta ya da faytonlar kiralanmaktadır.**

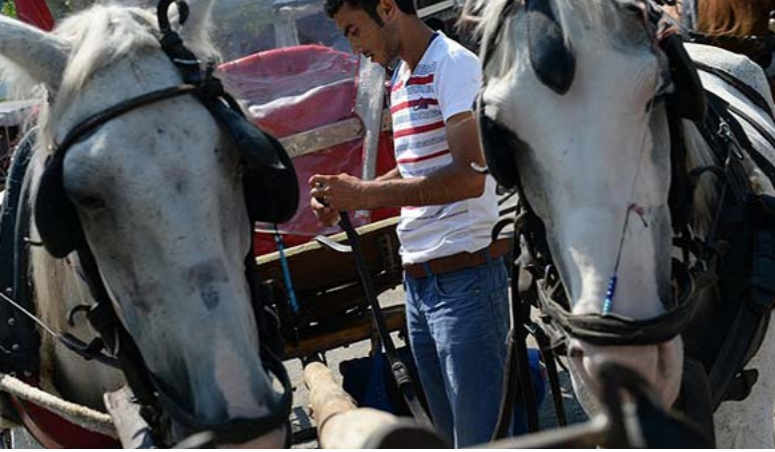
• **Büyükada’da birden fazla faytonu olanlar, faytonların işletmesini sezonluk olarak atlar dahil 30-50 bin TL arası fiyatlarla kiralamakta, ortalama 150 bin TL’ye ruhsatlar devredilmektedir. Kiracı faytoncular ve ruhsat satın alanlar bu bedelleri ödeyebilmek ve geçimlerini sağlayabilmek için atlarını ve faytonlarını zorlamakta, atların aşırı çalıştırılması standart uygulama haline gelmekte-**

**dir. Kiralık fayton kullanıcıları borç, kredi, aylık ödeme baskısıyla yaşamaktadırlar. Bunun sonucu olarak özellikle Büyükada’da bir kaç yıl öncesine kadar 1 saati bulan ve molalarla 1,5 saate kadar uzayan Büyük ya da Küçük Tur seferleri 30-45 dakikaya kadar düşmüş, durağa girerek yeniden müşteri olarak kazanç elde etmek isteyen fayton sürücülerini artmıştır.**

• Özellikle hafta sonları, yasak olmasına rağmen durak dışı, korsan olarak çalıştırılan, ücret tarifelerinin çok üzerinde fiyatlarla “Sıra Beklemeden Fayton” sloganıyla çalıştırılan, seyahat acentaları ve rehberlerle ön anlaşmalar yoluyla kullanılan faytonlar son yılların “bonus”u ve kimi karanlık ilişkilerin yayılma mecrası haline gelmiştir.

• Unutulmamalıdır ki **her fayton bir ekonomik işletmedir.** 3.000-4.000 TL civarında fiyatlarla satın alınan atlar, çok yüksek fiyatlarla satın alınan fayton işletme ruhsatları, atların bakım, yemek, temizlik, sağlık giderleri, arabaların alım, yapım, tamir, amortisman giderleri ve sözkonusu tüm malzemelerin adaya taşınma masrafları, harçlar, faytonların bakımı ve diğer şartlar Adalarımızın bir parçası olan fayton esnafı ve işçileri açısından büyük bir ekonomik baskı yaratmaktadır.

derinleştirmektedir. Bir yandan Adalar’ın kıyılarının, ormanlarının, doğal ve tarihi alanlarının işgal ve talan edilmesine göz yumulurken, diğer yandan da bu süreci fiilen destekledikleri kontrolsüz turist akınlarıyla beslemektedir. Adalar’da turizm; ulaşım ve yeme içme hizmetlerinden, deniz ve plaj sunumlarına kadar turistleri günübirlik bir soygun kampanyasının mağduru haline getirirken, Adalılar da yaşam alanlarını terketmeye zorlayan bir pahalılık, yoksunluk, karmaşa ve zorbalık düzeni içinde bulunmaya mahkum etmektedir.



ya da Heybeliada ve Burgazada'daki faytonculara (1.000 TL gibi) düşük bedellerle satılmaktadır.

• **Heybeliada ve Burgazada'da fayton sorunu Büyükada'dan farklı bir seyir izlemektedir.** Heybeliada ve Burgazada'da büyük oranda kendi atlarının ve arabalarının sahibi durumundaki, düşük sayıdaki faytoncu ailesi Ada halkının ve hayatının geleneksel bir parçasıdır. Bu adalarda faytoncular geleneksel olarak atlarıyla çok daha iyi bir ilişkiye sahiptir. Ancak durak yerleri, ahırları ve güzergahları bakımından yaşanan sorunların yanı sıra, Ruam hastalığına Heybeliada ve Burgazada'da da rastlanmakta, faytoncular kendileri, aileleri ve atları için yeterli sağlık, bakım ve güvenlik hizmetlerini alamamaktadırlar.

• **Adalar'daki fayton ahırlarında seyis, kahya ve diğer at bakım işçileri Türkmenistan, Kazakistan, Rusya Cumhuriyetleri gibi Orta Asya ülkelerinden ya da yoksul Anadolu kentlerinden mevsimlik işçi olarak getirilmekte ve çok ucuz ücretlerle, olumsuz yaşam koşulları içinde, büyük bir bölümü atlarla aynı mekanlarda yaşayarak çalıştırılmaktadırlar. Bu işçiler için herhangi bir sağlık ve güvenlik hizmeti sağlanmamaktadır. Atlar ve insanlar vahşi kapitalizm şartlarında çalışmakta ve barınmaktadırlar.**

• Her fayton bir ekonomik işletmedir. 3.000-4.000 TL civarında fiyatlarla satın alınan atlar, çok yüksek fiyatlarla satın alınan fayton işletme ruhsatları, atların bakım, yemek, temizlik, sağlık giderleri, arabaların alım, yapım, tamir, amortisman giderleri ve sözkonusu tüm malzemelerin adaya taşınma masrafları, harçlar, faytonların bakımı ve diğer şartlar fayton esnafı ve işçileri açısından büyük bir ekonomik baskı yaratmaktadır.

• Bu zorlu ekonomik koşullarda ölesiyeye çalıştırılan ve tekrar çalışamaz duruma gelen atlar sezon sonunda ya kaçak kesimhanelere gönderilmekte, ya kaderine terk edilmekte

• Her bir faytonda 4 ila 6 arasında at çalıştırılmakta, **Adalar'daki faytonlarda çalıştırılan** (Adalara kaçak olarak sokulan atlar da bulunduğu için sayısı tam olarak bilinemeyen) **1.400 civarında at olduğu tahmin edilmektedir.** Atlar günde iki ya da üç vardiya olarak çalıştırılmakta, sıcak yaz aylarında atların çalışma ve yaşama koşulları denetlenmemektedir.

• Büyük bir bölümü **Urfa, Sakarya** gibi yerel at yetiştiriciliği yapılan bölgelerden getirilen atların yanı sıra, zaman "yarış çıkması" denilen, çoğu zaman kimi sakatlıkları ve hastalıkları bulunan atlar da faytonlara koşulmak üzere Adalara getirilmektedir.

• Adalara faytonlarda çalıştırılmak üzere getirilen atların "İstanbul Büyükşehir Belediyesi Denetiminde Çalıştırılan Fayton Taşımacılığı Çalışma Yönergesi" kapsamında verilen Fayton Geçici Çalışma Ruhsatnamesi'nin şartları çerçevesinde İl Tarım Müdürlüğü'nden alınan muayene raporlarıyla getirildiği iddia edilmesine rağmen, sözkonusu denetim ve kontroller gereği gibi yapılmamakta, ayrıca çok sayıda at herhangi bir muayene olmadan Adalar'a getirilmektedir. **Atlar kapalı bir yerleşim olan Adalar'a gelmeden önce herhangi bir sağlık denetiminden, ruam taramasından, çalışmaya uygunluk kontrollerinden geçi-**

**rilmemektedir.** Bu nedenle salgınlar ve hastalıklar hızla yayılmakta ve denetimsizlik nedeniyle durdurulamamaktadır.

• Adalar'da her sene 250-300 civarında at, fayton sürücüleri başta olmak üzere insanlar için de büyük bir tehlike arz eden Ruam hastalığına yakalanmakta ve bu nedenle öldürülmektedir. Her sene toplam at ölümlerinin 2/3'ü Ruam taramaları sonucunda öldürülen atlardan oluşmaktadır. Atların diğer ölüm nedenleri aşırı çalışma ya da sakatlanmadır. Ruam taramalarında fayton sahiplerinin bir bölümü tek geçim kaynakları olan atlarını Ruam taramasından kaçırarak, devlet tek geçim kaynağı atlar olan faytonculara hasta atlarını teslim etmeleri için çok cüzi bir ekonomik karşılık ödemekte ancak bu yetersiz karşılık ruamın engellememektedir. Bu nedenle dünyanın büyük bölümünde kökü kazınan, insanlara da bulaşabilen ölümcül Ruam hastalığı, yeterli idari ve tıbbi hizmetler bulunmadığı için Adalar'da hüküm sürmekte ve yayılmaktadır. *(Bilmeyenler için Ruam: Başta at, eşek, katır gibi tek tırnaklılar olmak üzere, insan, kedi ve hayvanat bahçelerinde yaşayan yabani hayvanlarda görülen delidana hastalığına benzeyen bir hastalıktır. Merkez ve katırlarda akut, atlarda ise akut ve kronik olarak seyredabilen ruam, mankafa hastalığı olarak da bilinmektedir. Atlarda akciğer, deri ve burun ru-*

amı olarak üç farklı klinik seyri saptanmaktadır. Karantina ve tazminat gerektiren ölümcül ve bulaşıcı bir hastalık olan Ruam, Mallein Testi'yle anlaşılabilen, insanlara da deri ve solunum yoluyla bulaşmaktadır.)

- Adalar'daki yetkili kurumlarda, İl/ilçe Tarım Müdürlükleri'nde ve Adalar Belediye'sinde ölen ya da hastalanan atlara dair bir istatistik tutulmamaktadır. İstatistik tuttuğu varsayılan tek kurum olan UKOME, bu konuda bilgi vermemekte, ancak Adalar Belediyesi her sene yaklaşık 350 atı kireçleyerek gömdüğünü açıklamaktadır. Ruam ve diğer (fazla çalışma, aşırı sıcak, sakatlanma) nedenlerle ölen/ölmek üzere olan atların büyük bir kısmının kesimhanelere götürüldüğü, denize bırakıldığı ya da adalara gömüldüğü bilinmektedir. Adalarımızın kıyılarında at cesetleri ve kemiklerinin bulunduğu tüm Adalıların bildiği çıplak gerçeklerdir. Atların adalara getirilme, adalarda yaşama, faytonlarda çalıştırılma, sağlık ve ölüm koşullarına dair kamu kurumları ve faytoncular meslek kuruluşları tarafından herhangi bir sağlıklı kayıt tutulmaması nedeniyle, **Adalar'da her sene yaklaşık olarak 400'e yakın atın öldüğü tahmin edilmektedir.**

- BBüyükada'da İBB tarafından 2000'li yıllarda yaptırılan 140 fayton kapasiteli bir ahır bulunmaktadır. Adalar Bele-

diyesi tarafından denetim ve bakım hizmetlerinin yapılması amacıyla kendilerine devredilmesi talep edildiği halde, yerel belediyeye devredilmeyen bu ahır, Büyükşehir Belediyesi tarafından İSPARK aracılığıyla işletilmektedir. Atlarda



sakatlanmaya yol açan kırık yer fayansları, bakımsız çatılarıyla kaderine terk edilen ahır, düşük kapasitesi ve olumsuz şartları nedeniyle ihtiyacı karşılamaktan çok uzaktır. Büyükada'da mevcut İSPARK ahırının yetersizliği nedeniyle, daha küçük başka ahırlar da aynı denetimsiz koşullarda çalışmaktadır. **Adalar'daki hayvan hakları savunucularının gösterdiği tepkiler ve şikayetler üzerine Mayıs 2012 tarihinde 670 ata izleme ve kontrol amacıyla mikroçip takıldığı açıklanmasına rağmen bu girişim de göstermelik bir adımdan öteye gitmemiştir. Süreç boyunca yaptığımız tüm arama, sorgulama ve tartışmalarda bu çipli atların**

**şu anda durumlarının ne olduğu, nerede oldukları ve nasıl çalıştıkları hakkında bir bilgi alınamamıştır.**

- **Heybeliada ve Burgazada'da her seçim öncesi AKP'li İBB tarafından yapılacağı söylenen, yerel AKP örgütleri tarafından seçim propagandası konusuna haline getirilen ve ihaleye çıkılan at ahırları, seçim sonrası unutulmakta, atlar ve at bakım işçileri seysler, kahyalar ve faytoncu aileleri olumsuz şartlar altında ayakta kalmaya çalışmaktadırlar.** Faytoncuların durumu ve ihtiyaçları siyasal amaçlarla ele alınmaktadır. Yapılan "modern ahır" projelerinin Adaların kentsel ve doğal dokusuyla uyumsuz, hayvan bakımı ve konaklaması açısından da uygun olmayan projeler olduğu için kamu kurumları arasında dava konusu olduğu da ayrı bir tartışma konusu olarak gözardı edilmemelidir.

- Öte yandan AKP ve Büyükşehir Belediyesi faytonların, faytoncuların ve atların sorunlarını seçim dönemlerinde gündeme getirmekte, "Bize oy verirseniz çözeriz" şeklinde bir yaklaşım sergilemekte, iliştilmiş sivil toplum kurumları ve hayvansenverleri kullanmaya çalışmaktadır.

- İstanbul'un en zengin doğal yaşam alanlarından biri olan, doğal, tarihi, arkeolojik ve kentsel sit nitelikleri taşı-



yan, çok çeşitli bitki ve hayvan türlerine ev sahipliği yapan Adalar'da yaşayan insanlara hizmet veren bir hastane olmadığı gibi, Adalar'daki hayvanlara hizmet veren bir klinik ya da hayvan hastanesi de bulunmamaktadır. Adalar Belediyesi'nin ve yerel kamu kurumlarının atlara olduğu kadar kediler ve köpekler başta olmak üzere diğer hayvanlara ilişkin veterinerlik ve bakım hizmetleri çok yetersiz ve göstermelidir. Adalar'daki hayvan hakları savunucuları, forumlarımız, diğer Adalar Savunması bileşenleri ve çeşitli

bireyler bu konuda gönüllü gruplar oluşturmakta ve inisiyatifler geliştirmekte, yerel ya da merkezi otoritelerden ya çok sınırlı bir destek alınmakta ya da çoğu zaman hiçbir destek alınamamaktadır.

• **Tüm bu koşullar altında Adalarda atlar ölmekte, atlar, fayton esnafı ve Adalılar vahşi kapitalizm koşullarına boyun eğmekte, doğanın, hayvanlarımızın ve insanın istismarı giderek büyüyen boyutlarda devam etmektedir.**

## Atlar ve faytonlar hakkında Tartışma Notları

• Son yıllarda bir grup hayvan hakları aktivistinin yürüttüğü "Faytona'a Binme, Atlar Ölüyor!" kampanyası ve bu kampanya çerçevesinde düzenlenen eylemler, Adalar'daki faytonların ve atların durumunu yeniden gündeme getirmesi bakımından anlamlıdır. Ancak süregiden tartışmalar boyunca hayvan hakları, faytonlar ve Adaların sorunları konusundaki dışlayıcı, kutuplaştırıcı, kimsenin kimseyi dinlemediği tutumlar, bu tartışmalarda kullanılan üslup ve yaklaşım sorunları hepimizde derin bir endişe yaratmıştır.

• Hayvanların deney, koşu, yarış, bahis, kar, kazanç ya da rant araçları olarak kullanılmasına karşı mücadele etmek Türkiye'de hayvan hakları hareketinin gelişmesi, bu yönde yaygın ve güçlü bir bilinç oluşması bakımından sevindirici olduğu kadar, Adalar Savunması tarafından da desteklenen ve içinde yer alınan bir mücadele alanıdır.

• Hayvan hakları ve hayvan özgürlüğü çağrısı, basitçe "başka hiçbir derdi olmayan, diğer sorunları görmez-



den gelen hayvanserverlerin küçük burjuva vicdanlarının sızlaması"nın bir sonucu olarak değerlendirilemez. Hayvan hakları hareketi insan merkezli doğa ve dünya algısının eleştirisi ve yıkılması, insanın doğayla ilişkisinin yeniden tanımlanması, doğanın ve yaşam alanlarının kentleşme ve endüstrileşme sonucu tahrip edilmesi gibi alanlardaki eleştirileriyle zengin bir politik içerik ve özgürleşme dinamizmi taşımaktadır. Doğal yaşam üzerindeki insan egemenliğini sınırlamayı amaçlayan sosyal ve politik ufku, hayvan özgürlüğünün aynı zamanda insan özgürlü-

ğü olduğuna dair özgürlükçü perspektifiyle hayvan hakları hareketi Gezi'nin, forumlarımızın ve tartışmalarımızın bileşenlerinden biridir.

- Adalarda yaşayan insanlar için çalıştırılan tek bir atın ölümü hepimizin sorunu olduğu kadar, doğayla ve hayvanlarla ilişkimizi yeniden düşünmek ve değiştirmek için hayvanlardan yükselen bir çığlıktır. **Bu çığlığa her ne gerekçeyle olursa olsun sessiz kalınamaz!**

- Adalarımızdaki atlar ve faytonlar konusundaki bütün yetki, görev, denetim, kontrol, hizmet, bilgi ve hesap verme sorumluluğu esas olarak, İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB), Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME), Adalar Kaymakamlığı ve Adalar Belediyesi'ne aittir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve UKOME bizzat kendi sorumlulukları ve yetkileri dahilinde olmasına rağmen gerekli destek ve bakım hizmetlerini vermediği halde faytonların olumsuz şartlarını gündeme getirerek 2000'li yıllardan bu yana Adaları motorlu araç, akülü fayton vb. trafiğine açmak için hazırlıklar yapmaktadır. Tamamı arkeolojik, doğal, tarihi ve kentsel sit alanı olan Adalarımız bu şekilde yoksunluk, yoksulluk ya da motorlu araç ve rant seçeneklerinin baskısı altında ezilmektedir. Yerinde denetim, kontrol ve ceza sürecinin sağlıklı bir şe-

kilde işleyebilmesi için bu yetkilerin Adalar Belediyesi'nde olması gerekirken İBB, Adalar Belediyesi'ne bu yetkileri devretmemekte, Ada içi ulaşım alanındaki yetkilerini Adalara uzanan eli olarak düşünmektedir.

Adalar Belediyesi ise sadece Kabahatlar Kanunu'na göre çok düşük cezai müeyyideler uygulayabilmektedir. Öte yandan Adalar Belediyesi, faytonlar konusunda herhangi bir çözüm perspektifi, atların ve çalışanların durumlarını düzelterek öneriler ve uygulamalar geliştirmemekte, süreci izlemekte, Adalar Kaymakamlığı da aynı şekilde faytonlar üzerindeki idari ve cezai yaptırımları uygulamaktadır.

- Bu süreç boyunca faytonların ve atların gündeme geldiği her tartışmada elektrikli fayton, teleferik, marina, raylı sistem gibi yine turistik çözümlerin gündeme getirilmesi şaşırtıcı değildir. Bu alandaki ilk girişimler 2009 ve 2012 yıllarında Adalar Belediyesi ve İBB-UKOME tarafından yapılmıştır. Bütçesi merkezi idare ve İBB tarafından desteklenmeyen CHP'li Adalar Belediyesi, gelir getirecek bir çözüm olarak 2009 yılında adalara elektrikli fayton getirmek için çeşitli adımlar atmış, ancak bu adımlar Adalıların ve faytoncuların tepkileri sonucu geri çekilmişti. Aynı şekilde 2012 yılında 86 faytonun kamulaştırılması ve yerine 40 tane

akülü fayton getirilmesine karar veren ve bir akülü fayton ihalesi yapılması kararı alan İBB Meclisi ve UKOME'nin bu kararları Adaların herhangi bir şekilde akülü, elektrikli vs. motorlu araç trafiğine açılmayacağına hükmeden Kültür ve Tabiat Varlıklarının Koruma Kurulu ve yargı kararlarıyla iptal edilmiştir. Bilinmelidir ki doğal ve tarihi çevrenin korunması şartı kadar yasal kararlar bakımından da Adaların akülü fayton, motorlu fayton gibi araçlara açılması mümkün değildir.

- Atlar ve faytonlar konusunda yaşanan sorunların tamamı merkezi otoritenin, Büyükşehir Belediyesinin ve UKOME'nin, Adalar Belediyesi'nin, kısacası kamu yönetiminin ve teşkilatının sorumluluğundadır. Sorunlar uzun yıllardan bu yana devam etmesine rağmen "bizimle ilgisi yok, yapacak bir şeyimiz yok" yaklaşımından öteye adımlar atmayan; sorunlara teslim olan ve sorunların çözümü doğrultusunda Adalar halkıyla yönetimi paylaşmayan Adalar Belediyesi'nin de eleştirilmesi gereklidir.

- Bilinmelidir ki, faytonlar ve atlar sözkonusu olduğunda süregiden kutuplaştırma, taraf olma, taraf tutma ve düşmanlaştırma tavrı herşeyden önce rant-imar çevreleri için inisiyatif alanları açarken, diğer yandan da başta kayma-

kamlık, valilik, il/ilçe tarım müdürlüğü gibi adli ve idari makamlar olmak üzere UKOME, İBB, Adalar Belediyesi, faytoncu meslek birlikleri gibi kişi ve kurumların sorunun devam etmesinde ve ağırlaşmasındaki sorumluluklarını gizlemektedir.





## Atlar ve faytonlar hakkında Öneri ve Çözüm Notları

• Faytonlar da dahil olmak üzere ada içi ulaşım konusunda bütün yetki ve sorumluluk belediye başta olmak üzere **derhal** Adaların yerel yöneticilerine ve Adalar halkına devredilmelidir.

• Adalar Belediyesi **“Sorunun bizimle ilgisi yok, yetkimiz yok tavrından vazgeçerek”** hızla Ada içi ve Ada-İstanbul ulaşımı alanında planlar ve çözümler oluşturmak üzere bir **Ulaşım Birimi** oluşturmalıdır. **Bu birim forumlarımızdan, meslek oda ve birliklerinden, faytonculardan, hayvan hakları aktivistlerinden ve demokratik kitle örgütlerinden temsilcilerin katılımıyla oluşturulmalıdır. Faytonların çalışma koşulları, ücretleri güzergahları, sayıları, durumları bu meclis tarafından belirlenmelidir.**

• Özellikle **Büyükada’da faytonlar bir turistik gezi aracı**



**fonksiyonundan derhal uzaklaştırılmalıdır. Fayton sayısı oransal olarak hızla Heybeliada ve Burgazada’daki sembolik seviyesine düşürülmeli, kişilerin birden fazla faytona sahip olması etkin bir denetimle engellenmeli, fayton güzergahları kısaltılmalı ve yeniden düzenlenmeli, atların adaya getirilme, atların, fayton sahiplerinin ve fayton**

**işçilerinin Adalarda çalışma, sağlık, barınma ve yaşama koşulları ruhsat iptaline de olanak tanıyacak şekilde sıkı bir denetime tabi tutulmalıdır.** Bunu sağlayacak bir idari yapı Adalar halkının, faytoncuların ve hayvan hakları hareketinin katılımıyla kurulmalıdır.

• Fayton sayısının düşürülmesi ve güzergahlarının kısaltılması sürecinde faytoncuları ve ailelerini mağdur etmeyecek çözümler ve planlar geliştirilmelidir.

• Adalarda yaşayan, faytonlarda çalıştırılan atlar ve tüm diğer hayvanlarımız için hizmet verecek bir **hayvan kliniği** derhal oluşturulmalı, atlar derhal kayıt, güvenlik ve bakım altına alınmalıdır.

• Faytonların sayısının azaltılmasıyla adaların imara yada motorlu araç trafiğine açılması arasında herhangi bir ilişki bağı yoktur. Fayton düzeni halen devam etmekte, fakat buna rağmen akülü ve motorlu araç sayısı büyük bir hızla artmakta, imar ve rant ekonomisi giderek büyümektedir. **Adalarımız fiilen motorlu, akülü vs. taşıt trafiğine açılmış durumdadır!** Her ne şart altında olursa olsun bu durum Adalar halkının da katılımıyla sağlanacak etkin bir tartışma ve denetim süreci eşliğinde derhal durdurulmalı,

Adalarımızda sayısı hızla artan motorlu, akülü araç ve denetimsiz kamyon, binek aracı ve bisiklet kullanımı/kiralanması süreçlerine son verilmelidir. Adaların motorlu taşıt trafiğine açılması, teleferik, marina, raylı sistem önerileri gibi süreçlere açılan bir kapıdır. **Bu gelişme sürecine karşı Adalar ahalisi olarak mücadelede kararlı olduğumuz bilinmelidir. Bu mücadelede hayvan hakları hareketi dayanışmamızın bir parçasıdır.**



• Yer yer 3 metreye kadar düşen yol genişlikleri, çok dar ya da hiç olmayan, ağaçlar ve bitkilerle kaplı kaldırımlarla bütününü yaya yolu olarak planlanan ve yokuşlarla kaplı adalarımızın yolları, akülü-elektrikli fayton, raylı sistem vb. çözümlere uygun değildir. Adalardaki temel ulaşım şekli yürümek ve bisiklete binmektir! Alternatif olarak ancak kamu otoritesi tarafından sübvansede edilecek, Adalar halkının karar, planlanma ve yönetim sürecine katılacağı doğayla ve kentsel dokuyla uyumlu, turistik olmayan, sınırlı güzergahlarda Adalar halkına hizmet verecek ücretsiz küçük toplu ulaşım araçları Adalılar arasında tartışılan önerilerdir.

• **Kuşkusuz ada içi ulaşım ve hayvan hakları konusunda forumlarımız içinde farklı yaklaşımlar, öneri demetleri bulunmakta ve tartışılmaya devam etmektedir.**

**Adalar Savunması** tüm bu yaklaşımları ve önerileri tartışabileceğimiz tartışma, karar ve eylem zeminleridir. Bu zeminleri güçlendirmek, Adalar halkıyla birlikte geleceğimizi yeniden kurmanın adımlarından biridir. Adalarımızı, insanları, atları, kedileri, köpekleri, balıkları, kuşları, ağaçlarıyla bir bütün olarak korumak, yeni bir hayat kurmak ve yaşatmak için yürümeye devam edelim...

**KURTULUŞ YOK TEK BAŞINA,  
YA İNSANLARLA, ATLARLA, KEDİLERLE,  
KÖPEKLERLE, BALIKLARLA, KUŞLARLA,  
AĞAÇLARLA BİRLİKTE, YA HİÇ BİRİMİZ...**

## HEYBELİADA FORUMU-ADALAR SAVUNMASI

2016

Kurtuluş yok tek başına,  
ya insanlarla, atlarla,  
kedilerle, köpeklerle,  
kuşlarla, balıklarla,  
ağaçlarla birlikte,  
ya hiç birimiz!

ADALAR SAVUNMASI

