

**T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**TAKSİM MEYDANI VE ÇEVRESİNİN
BİR KAMUSAL ALAN OLARAK
TÜM KULLANICILARA YÖNELİK
ERİŞİLEBİLİRLİĞİNİN İRDELENMESİ**

Yüksek Lisans Tezi

Ayça YALÇIN

İSTANBUL, 2011

T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ
Fen Bilimleri Enstitüsü
Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetim

TAKSİM MEYDANI VE ÇEVRESİNİN
BİR KAMUSAL ALAN OLARAK
TÜM KULLANICILARA YÖNELİK
ERİŞİLEBİLİRLİĞİNİN İRDELENMESİ

Yüksek Lisans Tezi

Ayça YALÇIN

Danışman : Yrd.Doç Dr.Sırma TURGUT

Y.Danışman : Yrd.Doç Dr.A.Nilay EVCİL

İSTANBUL, 2011

T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ
Fen Bilimleri Enstitüsü
Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetim

Tezin Başlığı :Taksim Meydanı ve Çevresi'nin Bir Kamusal Alan
Olarak Tüm Kullanıcılara Yönelik Erişilebilirliğinin
İrdelenmesi
Öğrencinin Adı Soyadı :Ayça YALÇIN
Tez Savunma Tarihi : 25/04/2011

Bu yüksek lisans tezi Fen Bilimleri Enstitüsü tarafından onaylanmıştır.

İmza

Doç.Dr.F.Tunç BOZBURA
Enstitü Müdür V.

Bu Tez tarafımızca okunmuş, nitelik ve içerik açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak yeterli görülmüş ve kabul edilmiştir.

Tez Sınav Jürisi Üyeleri

Yrd.Doç Dr.Sırma TURGUT :

Yrd.Doç Dr.A.Nilay EVCİL :

Prof Dr.Sema SOYGENİŞ :

Yrd.Doç Dr. Nilgün Ç. ERKAN :

Öğr. Gör. Dr. Nilgün CAMKESEN :

ÖNSÖZ

Bu araştırma konusunun seçiminde, gelişiminde, değerli yardım ve katkıları ile beni yönlendiren danışman hocam Sayın Yrd. Doç. Dr. Sırma TURGUT'a, yardımcı tez danışman hocam Sayın Yrd. Doç. Dr. Nilay EVCİL'e tez jüri üyeleri olan Prof Dr. Sema SOYGENİŞ'e, Yrd. Doç Dr.Nilgün Ç. ERKAN'a, Öğr. Gör. Dr. Nilgün CAMKESEN'e her zaman desteğiyle bana bu tezi bitirmemde yardımcı olan sevgili Ersun VAROL'a ve Müberra KAVAK'a iş yerinde tezimi bitirmem için bana desteklerini her zaman hissettiren Şakir AŞIK'a, Rabia Hanım DEMİR'e Mehmet TARTIK'a , Hilal ÜNDÜL'e, Didem SAMUR'a ve mesai arkadaşlarıma ayrıca manevi desteklerinden dolayı aileme ve dostlarıma teşekkür ederim.

Tez konuyla ilgili bilgilenmem için tüm olanaklarını seferber eden, teknik olarak tüm imkansızlıklara rağmen benimle arazi çalışmalarına çıkan, yakın bir zamanda aramızdan ayrılan, benim her zaman saygıyla ve sevgiyle anacağım, sevgili hocam Mimar Şükrü SÜRME'ne ithaf ediyorum.

Nisan 2011

Ayça YALÇIN

ÖZET

TAKSİM MEYDANI VE ÇEVRESİ'NİN BİR KAMUSAL ALAN OLARAK TÜM KULLANICILARA YÖNELİK ERİŞİLEBİLİRLİĞİNİN İRDELENMESİ

Yalçın, Ayça

KENTSEL SİSTEMLER ULAŞTIRMA YÖNETİMİ

Tez Danışmanı: Yrd.Doç Dr.Sırma TURGUT
Yrd.Doç Dr.A.Nilay EVCİL

Nisan, 2011, Sayfa 221

Bu çalışmada, birincil kullanıcı durumundaki insanın kamusal alan olan kent meydanlarındaki erişilebilirliği incelenmiştir. Kentteki tüm kullanıcıların kent içindeki yaşam zorlukları ve gereksinimleri vurgulanmıştır.

Kamusal alanlarda, engelsiz fiziksel çevreler oluşturmak, mevcut çevrelerin niteliğini iyileştirmek ve erişilebilirliğinin sağlanması gerekmektedir. Ayrıca her birimizin potansiyel birer özürle olduğu düşünülerek, kamusal alanlarda tüm kullanıcı gereksinimleri göz önüne alınarak erişilebilirliğin sağlanması ve bu konuda evrensel standartlar getirilmesi zorunluluğu saptanmıştır.

Çeşitli ülkelerin mevzuatları ve özürleler için hazırlanmış olduğu tasarım faktörleri irdelenerek, kamusal alandaki erişilebilirlik gereksinimleri incelenmiş ve kentteki tüm kullanıcıların özellikle fiziksel ve görme engeli bulunan kullanıcıların erişilebilirlikle ilgili karşılaştıkları fiziksel çevreye dayalı problem tespitleri “Taksim Meydanı ve Çevresi” özelinde gerçekleştirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Kullanıcı (İnsan)Merkezli Yaklaşım, Erişebilirlik, Kamusal Alan

ABSTRACT

INVESTIGATION OF ACCESSIBILITY FOR ALL USERS IN PUBLIC SPACE

‘TAKSIM SQUARE AND CIRCLE’

Yalçın, Ayça

URBAN SYSTEMS AND TRANSPORTATION MANAGEMENT

Supervisor: Asst. Prof. Sırma TURGUT
Asst. Prof. A.Nilay EVCİL

April, 2011, Page 221

In this study, the accessibility of the human, who is the primary user of city squares which are public spaces, is examined. Life challenges and requirements of all users in the city are highlighted. It is required to create barrier-free physical environments, to improve the quality and accessibility of existing environments in public spaces.

In addition, having the thought that each of us are a potential disabled in mind, the necessity of providing accessibility taking into account the needs of all users in public places and to ensure universal standards in this regard was determined.

Having examined several countries' legislations and design factors prepared for the disabled, accessibility requirements for all users in public space have been studied and accessibility problems based on physical environment faced by all users in the city, especially by those who have physical and visual disabilities have been determined in the case of "Taksim Square and the Environs".

Key Words: The User (Human)-Centered Approach, Accessibility, Public Space.

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	ii
TABLolar.....	ix
ŞEKİLLER.....	xi
KISALTMALAR.....	xv
1. GİRİŞ	1
1.1 TEZİN AMACI.....	1
1.2 TEZİN KAPSAMI.....	1
1.3 ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ	3
2. KAMUSAL ALAN KAVRAMI.....	5
2.1 KAMUSAL ALAN TANIMI.....	5
2.2 KAMUSAL ALANIN TARİHSEL GELİŞİMİ.....	6
2.3 KAMUSAL ALANIN TEMEL NİTELİKLERİ	13
2.4 KULLANIM VE İŞLEVLERİNE GÖRE KAMUSAL ALAN TÜRLERİ.....	18
2.5 KAMUSAL AÇIK ALANLARDA DİKKAT EDİLMESİ GEREKEN FİZİKSEL ÇEVRE KRİTERLERİ	19
2.5.1 Konfor	19
2.5.2 Görsel Uyum ve Estetik.....	19
2.5.3 Mekânsal Çeşitlilik	20
2.5.4 Fonksiyonellik	21
2.5.5 Algılanabilirlik	22
2.5.6 Erişilebilirlik, Ulaşım	22
2.6 DÜNYADAKİ KAMUSAL ALAN ÖRNEKLERİ	24
2.6.1 Pioneer Courthouse (Adliye) Meydanı	24
2.6.2 Schouwburgplein Meydanı / Rotterdam	28
2.6.3 Eski Pazar Meydanı-Nottingham/ İngiltere (Old Market Square)..	30
2.7 BÖLÜM DEĞERLENDİRMESİ.....	32
3. KULLANICI (İNSAN) MERKEZLİ YAKLAŞIM	34
3.1 İNSAN ÇEŞİTLİLİĞİ	34
3.1.1 Yaşam Döngüsü İçerisinde İnsan Çeşitliliği.....	34
3.1.2 Boyutsal, Algısal, İdrak ve Hareketle İle İlgili Çeşitlilik	35
3.1.2.1 Boyutsal Çeşitlilik.....	35
3.1.2.2 Duyularla İlgili Algılamada Çeşitlilik.....	36
3.1.2.3 Zihinsel Algılamada Çeşitlilik.....	38
3.1.2.4 Hareketsel Çeşitlilik	38
3.1.3 Türkiye'deki Demografik Çeşitlilik	40
3.2 ÖZÜRLÜLÜĞÜN TÜRLERİ VE GRUPLANDIRILMASI.....	41
3.3 KULLANICI GEREKSİNİMLERİ.....	43
3.3.1 Fiziksel İhtiyaçlar	45

3.3.2 Psiko-Sosyal İhtiyaçlar	47
3.4 BÖLÜM DEĞERLENDİRMESİ	48
4. ERİŞİLEBİLİRLİK KAVRAMI	50
4.1 TANIMI:	50
4.2 KULLANICI DURUMUNA GÖRE ERİŞİLEBİLİRLİK İHTİYAÇLARI	52
4.3 ÖZÜRLÜLER İÇİN KAMUSAL ALANLARIN ERİŞİLEBİLİRLİĞİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER.....	54
4.4 KAMUSAL ALANLARDA TÜM KULLANICILARIN ERİŞİLEBİLİRLİKLE İLGİLİ KARŞILAŞTIKLARI PROBLEMLER	55
4.4.1 Yüzey Problemleri	56
4.4.2 Yaya-Trafik ilişkisi Problemleri.....	56
4.4.3 Kent Mobilyaları ve Diğer Donatıların Oluşturduğu Problemler ...	57
4.4.3.1 Altyapı Donatıları	58
4.4.3.2 Servis Donatıları	58
4.4.3.3 Diğer Donatıların Oluşturduğu Problemler.....	59
4.4.4 Doğal Engellerin Oluşturduğu Problemler	59
4.5 ERİŞİLEBİLİRLİKLE İLGİLİ STANDARTLAR	60
4.5.1 Yüzeye Bağlı Standartlar	60
4.5.1.1 Kılavuz Şeritler	61
4.5.2 Yaya Trafik İlişkisine Bağlı Standartlar	63
4.5.2.1 Yaya yolu Genişliği.....	63
4.5.2.2 Rampalar	64
4.5.2.3 Yaya Geçişleri	66
4.5.2.4 Özürlü Otopark Alanları Standartları	68
4.5.2.5 Toplu Taşıma Durakları	68
4.5.3 Sokak Mobilyaları ve Diğer Donatıların Standartları	69
4.5.4 Doğal (Peyzaj) Elemanlarının Standartları.....	72
4.6 BÖLÜM DEĞERLENDİRMESİ	73
5. ÇALIŞMA ALANI: TAKSİM MEYDANI VE ÇEVRESİ	74
5.1 ÇALIŞMA ALANI'NIN KONUMU	74
5.2 TAKSİM MEYDANINDA ULAŞILABİLİRLİK	75
5.3 TAKSİM MEYDANI'NIN ÇEVRE FONKSİYONLARI	79
5.4 TAKSİM MEYDANI'NIN FİZİKSEL VE İŞLEVSEL YAPISI.....	80
5.5 TAKSİM MEYDANI TARİHÇESİ.....	81
5.6 TAKSİM MEYDANI İÇİN OLUŞTURULAN PROJELER	88
5.6.1 Çalışma Alanının Doğal Yapı Analizleri	89
5.6.1.1 Yükseltiye Bağlı Doğal Yapı Analizi.....	89
5.6.1.2 Bakı Analizi	90
5.6.1.3 Eğim Analizi	92
5.7 TAKSİM MEYDANI VE ÇEVRESİNDE KULLANIM YOĞUNLUĞU	93
5.7.1 Çalışma Alanı İçersindeki Yaya Yoğunluğu Tespiti	95

5.7.2 Taksim Meydanı Üzerindeki Yaya Sayımı.....	97
5.8 TAKSİM MEYDANI ÜZERİNDEKİ YAYA YOĞUNLUĞU	101
5.9 Bölüm Değerlendirmesi	109
6. TAKSİM MEYDANI VE ÇEVRESİNİN TÜM KULLANICILARIN ERİŞİLEBİLİRLİK GEREKSİNİMLERİ DOĞRULTUSUNDA İRDELENMESİ.....	110
6.1 YÜZEYE BAĞLI PROBLEM TESPİTLERİ	112
6.1.1 Asker Ocağı Caddesi Yüzeğe Bağlı Problem Tespiti.....	112
6.1.2 Taksim Meydanı Yüzeğe Bağlı Problem Tespiti	114
6.1.3 Cumhuriyet Caddesi Yüzeğe Bağlı Problem Tespiti.....	116
6.1.4 Mete Caddesi Yüzeğe Bağlı Problem Tespiti	117
6.2 YAYA-TRAFİK İLİŞKİSİNE BAĞLI TESPİTLER	118
6.2.1 Asker Ocağı Caddesi Yaya Trafik İlişkinine Bağlı Problem Tespiti	120
6.2.2 Taksim Meydanı Yaya Trafik İlişkinine Bağlı Problem Tespiti....	122
6.2.3 Cumhuriyet Caddesi Yaya Trafik İlişkinine Bağlı Problem Tespiti	124
6.2.4 Mete Caddesi Yaya Trafik İlişkinine Bağlı Problem Tespiti	126
6.3 ALTYAPI VE SERVİS DONATILARINA BAĞLI PROBLEM TESPİTLERİ	128
6.3.1 Asker Ocağı Caddesi Altyapı ve Servis Donatılarına Bağlı Problem Tespiti	128
6.3.2 Taksim Meydanı Altyapı ve Servis Donatılarına Bağlı Problem Tespiti	130
6.3.3 Cumhuriyet Caddesi Altyapı ve Servis Donatılarına Bağlı Problem Tespiti	133
6.3.4 Mete Caddesi Altyapı ve Servis Donatılarına Bağlı Problem Tespiti	135
6.4 PEYZAJ ELEMANLARININ OLUŞTURDUĞU PROBLEM TESPİT ANALİZİ.....	137
6.4.1 Asker Ocağı Caddesinde Bulunan Peyzaj Elemanlarının Oluşturduğu Problem Tespiti	137
6.4.2 Taksim Meydanı nda Bulunan Peyzaj Elemanlarının Oluşturduğu Problem Tespiti	138
6.4.3 Cumhuriyet Caddesinde Bulunan Peyzaj Elemanlarının Oluşturduğu Problem Tespiti	139
6.4.4 Mete Caddesinde bulunan Peyzaj Elemanlarının Oluşturduğu Problem Tespiti	140
6.5 DİĞER ENGELLERE BAĞLI TESPİTLER.....	141
6.5.1 Asker Ocağı Caddesi Diğer Engellere Bağlı Tespit Edilen Problemler.....	142
6.5.2 Taksim Meydanı nda Bulunan Diğer Engellere Bağlı Tespit Edilen Problemler	143
6.5.3 Cumhuriyet Caddesi Bulunan Diğer Engellere Bağlı Tespit Edilen Problemler	144

6.5.4 Mete Caddesi Bulunan Diğer Engellere Bağlı Tespit Edilen Problem	146
7. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	148
7.1 SENTEZ ÇALIŞMASI.....	149
7.2 ASKER OCAĞI CADDESİ ERİŞİLEBİLİRLİKLE İLGİLİ FİZİKSEL ÇEVRE PROBLEMLERİNE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ	151
7.3 TAKSİM MEYDANI ERİŞİLEBİLİRLİKLE İLGİLİ FİZİKSEL ÇEVRE PROBLEMLERİNE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ	158
7.4 CUMHURİYET CADDESİ ERİŞİLEBİLİRLİKLE İLGİLİ FİZİKSEL ÇEVRE PROBLEMLERİ	168
7.5 METE CADDESİ ERİŞİLEBİLİRLİKLE İLGİLİ FİZİKSEL ÇEVRE PROBLEMLERİ	176
7.6 GENEL DEĞERLENDİRME.....	184
KAYNAKÇA.....	186
ELEKTRONİK KAYNAKÇALAR	193
EKLER.....	194
EKLER 1.....	195

TABLULAR

Tablo 3.1	:Duyusal Özellikler.....	37
Tablo 3.2	:Türkiyedeki Özürlü Grupların Nüfusu	40
Tablo 4.1	:Rampa Eğimleri.....	65
Tablo 5.1	:Taksim Meydanı ve Çevresinde Düşünülmüş Projeler.....	88
Tablo 5.2	:Hafta içi yolcu sayısı	100
Tablo 5.3	:Hafta Sonu Yolcu Sayısı.....	100
Tablo 6.1	:Asker Ocağı Caddesi, Mevcut Durum ve Sorun Tablosu	114
Tablo 6.2	:Taksim Caddesi Mevcut Durum ve Sorun Tablosu	115
Tablo 6.3	:Cumhuriyet Caddesi, Mevcut Durum Ve Sorun Tablosu	117
Tablo 6.4	:Mete Caddesi Mevcut Durum ve Sorun Tablosu.....	118
Tablo 6.5	:Asker Ocağı Caddesi, Yaya Trafik İlişisine Bağlı Mevcut Durum ve Sorun Tablosu	121
Tablo 6.6	:Taksim Meydanı Yaya Trafik İlişisine Bağlı Mevcut Durum ve Sorun Tablosu	123
Tablo 6.7	:Cumhuriyet Caddesi, Yaya Trafik İlişisine Bağlı Mevcut Durum ve Sorun Tablosu	125
Tablo 6.8	:Mete Caddesi Yaya Trafik İlişisine Bağlı Mevcut Durum ve Sorun Tablosu	127
Tablo 6.9	:Asker Ocağı Caddesi, Altyapı ve Servis Donatıları Mevcut Durum ve Sorun Tablosu	129
Tablo 6.10	:Taksim Meydanı Altyapı ve Servis Donatılarına Bağlı Mevcut Durum ve Sorun Tablosu	131
Tablo 6.11	:Cumhuriyet Caddesi Altyapı ve Servis Donatılarına Bağlı Mevcut Durum ve Sorun Tablosu	134
Tablo 6.12	:Mete Caddesi Altyapı ve Servis Donatılarına Bağlı Problem....	135
Tablo 6.13	:Mete Caddesindeki Altyapı ve Servis Donatılarına Bağlı Mevcut Durum ve Sorun Tablosu	136
Tablo 6.14	:Asker Ocağı Caddesindeki Engel Teşkil Eden Peyzaj Elementleri Mevcut Durum ve Sorun Tablosu	138

Tablo 6.15	:Taksim Meydanı Doğal Elemanlara Bağlı Mevcut Durum ve Sorun Tablosu	139
Tablo 6.16	:Cumhuriyet Caddesi, Mevcut Durum ve Sorun Tablosu	140
Tablo 6.17	:Mete Caddesi Doğal Elemanlara Bağlı Mevcut Durum ve Sorun Tablosu.....	141
Tablo 6.18	:Asker Ocağı Caddesi Diğer Engellere Bağlı Mevcut Durum ve Sorun Paftası	143
Tablo 6.19	:Taksim Meydanı Diğer Engellere Bağlı Mevcut Durum ve Sorun Tablosu	144
Tablo 6.20	:Cumhuriyet Caddesi, Diğer Engellere Bağlı Mevcut Durum ve Sorun Tablosu	145
Tablo 6.21	:Mete Caddesi, Diğer Engellere Bağlı Mevcut Durum ve Sorun Tablosu.....	147
Tablo 7.1	:Asker Ocağı Caddesi Erişilebilirlikle İlgili Fiziksel Çevre Problemlerine Çözüm Önerileri Tablosu.....	151
Tablo 7.2	:Taksim Meydanı Erişilebilirlikle İlgili Fiziksel Çevre Problemlerine Çözüm Önerileri	158
Tablo 7.3	:Cumhuriyet Caddesi Erişilebilirlikle İlgili Fiziksel Çevre Problemleri ve Çözüm Önerileri Tablosu	168
Tablo 7.4	:Mete Caddesi Erişilebilirlikle İlgili Fiziksel Çevre Problemleri ve Çözüm Önerileri Tablosu	176
Tablo E.1	:Asker Ocağı Caddesi İçindeki Tüm Aks ve Alanlardaki Fiziksel Çevre Problemlerinin Dökümü.....	195
Tablo E.2	:Taksim Meydanı İçindeki Tüm Aks ve Alanlardaki Fiziksel Çevre Problemlerinin Dökümü.....	197
Tablo E.3	:Cumhuriyet Caddesi, İçindeki Tüm Aks ve Alanlardaki Fiziksel Çevre Problemlerinin Dökümü	199
Tablo E.4	:Mete Caddesi İçindeki Tüm Aks ve Alanlardaki Fiziksel Çevre Problemlerinin Dökümü.....	201

ŞEKİLLER

Şekil 2.1	: Yunan Dönemi Agorası.....	7
Şekil 2.2	: Piazza Navona Meydanı (Roma, İtalya).....	9
Şekil 2.3	: Campo Meydanı, Pubblico Sarayının Karşından Görümümü	9
Şekil 2.4	: San Marco meydanında (Piazza San Marco)	11
Şekil 2.5	: Times Meydanı New Tork, ABD.....	12
Şekil 2.6	: Kobe Kenti Yaya Erişimi.....	14
Şekil 2.7	: Kobe Kenti Yaya Geçişi.....	15
Şekil 2.8	: Kamusal Alanlarda Yayaların Faaliyetleri(Kobe Kenti)	16
Şekil 2.9	: Kobe Kenti Meydan ve Yaya Etkileşimi	17
Şekil 2.10	: Londra Yaya Mekanı.....	21
Şekil 2.11	: Londra Yaya Mekanı.....	22
Şekil 2.12	: Yaya Mekanları Erişilebilirliği Fransa,Paris	23
Şekil 2.13	: Pioneer Courthouse (Öncü Adliye) Meydanı Yaya Etkileşimi	24
Şekil 2.14	: Pioneer Courthouse (Öncü Adliye) Meydanı Genel Görünümü ...	25
Şekil 2.15	: Pioneer Courthouse (Öncü Adliye) Meydanı Ulaşım Durumu	26
Şekil 2.16	: Pioneer Courthouse (Öncü Adliye) Meydanında Bulunan Kent Mobilyaları ve Yapılan Etkinlikler	27
Şekil 2.17	: Schouwburgplein Meydanı / Rotterdam Görünümü.....	28
Şekil 2.18	: Schouwburgplein Meydanın Yüzey ve Aydınlatma Elemanları....	29
Şekil 2.19	: Schouwburgplein Meydanı Sokak Mobilyaları ve Peyzaj Elemanları	30
Şekil 2.20	: Eski Pazar Meydanı Genel Görünümü	31
Şekil 2.21	: Eski Pazar Meydanı Vaziyet Planı.....	32
Şekil 3.1	:AntropometrikTablo.....	36
Şekil 3.2	: Hareketsel Antropometrik Tablo.....	39
Şekil 4.1	: Erişilebilirliği Etkileyen Faktörler.....	55
Şekil 4.2	: Yol Yüzeyleri Kılavuz Şeritler	61
Şekil 4.3	: Yol Yüzeyindeki Kılavuz Şeritlerin Yüzey Açısı.....	62
Şekil 4.4	: Yaya Yolu Genişliği.....	63
Şekil 4.5	: Kaldırım Kenar Taşı Rampa Çeşitleri	65

Şekil 4.6	: Yaya Geçidinde Rampa Detayı	66
Şekil 4.7	: Yaya Yolunda Rampa Detayı.....	66
Şekil 4.8	: Köşe Dönüşlerinde Alçaltılmış Kaldırım Çizimi	67
Şekil 4.9	: Durak Alanı Düzenlemesinde Elemanlar	69
Şekil 4.10	: Yolun Yüzeyindeki Engeller ve Standart Ölçüleri.....	70
Şekil 4.11	: Erişilebilir Alanlarda Ve Erişebilirlik Özellikleri Uluslararası Erişebilirlik Sembolü	71
Şekil 4.12	: Taşan Engellerin Ölçüleri.....	71
Şekil 4.13	: Bitkinin Engel Teşkil Etmeyecek Yükseklik Ölçüleri.....	72
Şekil 5.1	: Çalışma Alanı'nı Genel Görünümü.....	74
Şekil 5.2	: Taksim Meydanı 'nda Ulaşılabilirlik Analizi	76
Şekil 5.3	: Taksim Meydanı ve Çevresindeki Önemli Akslar	77
Şekil 5.4	: Taksim Meydanı ve Çevresindeki Ulaşım Çeşitliliği	78
Şekil 5.5	: Taksim Meydanı Etrafındaki Çevre Fonksiyon	79
Şekil 5.6	: Taksim Meydanındaki Yapılan Faaliyetler	80
Şekil 5.7	: 1913 Yılında Taksim Meydanı	82
Şekil 5.8	: Taksim Kışlası Mecidiye Kışlası, Gümüşsuyu Hastanesi ve.....	83
Şekil 5.9	: 1926 Yılında Hazırlanan Pervitch Haritalarında Taksim Kavşağı.....	84
Şekil 5.10	: 1930 Yılında Taksim Topçu Kışlası	85
Şekil 5.11	: Takim Kışlası Yıkıldıktan Sonra Alanın Görünümü.....	86
Şekil 5.12	: 1986 Yılında Taksim Meydanı	87
Şekil 5.13	: Yükselti Analizi.....	90
Şekil 5.14	: Bakı Analizi (İBB Arşivi, 2009).....	91
Şekil 5.15	: Eğim Analizi (İBB Arşivi, 2009).....	92
Şekil 5.16	: Taksim Meydanı ndaki Yaya Yoğunluğu	94
Şekil 5.17	: Cumhuriyet Anıtı Önündeki Yaya Yoğunluğu	95
Şekil 5.18	: Çalışma Alanı İçindeki Yaya Yoğunluğu.....	96
Şekil 5.19	: Cumhuriyet Caddesi Üzerindeki Otobüs Duraklarındaki Yaya Yoğunluğu.....	97
Şekil 5.20	: Taksim Meydanı na Çıkan Metro Yolcu Sayısı.....	98
Şekil 5.21	: Taksim Meydanı nda 05.04.2010 tarihindeki yaya sayımı	99

Şekil 5.22	: Taksim Meydanı nda 10.04.2010 tarihindeki yaya sayımı	99
Şekil 5.23	: Taksim Meydanı Hafta İçi Sabah Yaya Yoğunluğu	103
Şekil 5.24	: Taksim Meydanı Hafta İçi Öğle Yaya Yoğunluğu	104
Şekil 5.25	: Taksim Meydanı Hafta İçi Akşam Yaya Yoğunluğu	105
Şekil 5.26	: Taksim Meydanı Hafta Sonu Sabah Yaya Yoğunluğu	106
Şekil 5.27	: Taksim Meydanı Hafta Sonu Öğle Yaya Yoğunluğu.....	107
Şekil 5.28	: Taksim Meydanı Hafta Sonu Akşam Yaya Yoğunluğu.....	108
Şekil 6.1	: Erişilebilirlikle İlgili Karşılaşılan Problemler.....	111
Şekil 6.2	: Yüzeye Bağlı Problemler	112
Şekil 6.3	: Asker Ocağı Caddesi Yüzeye Bağlı Problemler	113
Şekil 6.4	: Taksim Meydanı ndaki Yüzeye Bağlı Problemler	114
Şekil 6.5	: Cumhuriyet Caddesindeki Yüzeye Bağlı Problemler	116
Şekil 6.6	: Mete Caddesindeki Yüzeye Bağlı Problemler	117
Şekil 6.7	: Yaya Trafik İlişkinine Bağlı Problemler	119
Şekil 6.8	: Asker Ocağı Caddesi Yaya Trafik İlişkinine Bağlı Problem Tespiti.....	120
Şekil 6.9	: Taksim Meydanı Yaya Trafik İlişkinine Bağlı Problem Tespiti.....	122
Şekil 6.10	: Cumhuriyet Caddesi Yaya Trafik İlişkinine Bağlı Problem Tespiti.....	124
Şekil 6.11	: Mete Caddesi Yaya Trafik İlişkinine Bağlı Problem Tespiti.....	126
Şekil 6.12	: Asker Ocağı Caddesinde Bulunan Altyapı ve Servis Donatılarına Bağlı Problemler	128
Şekil 6.13	: Taksim Meydanı Altyapı ve Servis Donatılarına Bağlı Problem Tespiti.....	130
Şekil 6.14	: Meydandaki Yaya ve Diğer Elemanlar Arasındaki İlişki	132
Şekil 6.15	: Meydanda Yaya Hareketini Kısıtlayan Kent Donatıları.....	133
Şekil 6.16	: Cumhuriyet caddesi Altyapı ve Servis Donatılarına Bağlı Problem.....	133
Şekil 6.17	: Asker Ocağı Caddesindeki Engel Teşkil Eden Peyzaj Elementları.....	137
Şekil 6.18	: Taksim Meydanı nda Engel Teşkil Eden Peyzaj Elementları.....	138

Şekil 6.19	: Cumhuriyet Caddesindeki Engel Teşkilenden Peyzaj Elemanları	139
Şekil 6.20	: Mete Caddesindeki Engel Teşkilenden Peyzaj Elemanları	140
Şekil 6.21	: .Diğer Elemanlara Bağlı Problem Tespitleri	141
Şekil 6.22	: Asker Ocağı Caddesi Diğer Engellere Bağlı Tespit Edilen Problemler	142
Şekil 6.23	: Taksim Meydanı Diğer Engellere Bağlı Tespit Edilen Problemler	143
Şekil 6.24	: Cumhuriyet Caddesi Bulunan Diğer Engellere Bağlı Tespit Edilen Problemler	145
Şekil 6.25	: Mete Caddesi Bulunan Diğer Engellere Bağlı Tespit Edilen Problemler	146
Şekil 7.1	: Çalışma Alanı Erişilebilirlik Sentez Paftası.....	150
Şekil 7.2	: Asker Ocağı Caddesi Erişilebilirlikle İlgili Fiziksel Çevre Problemleri Şema Paftası.....	156
Şekil 7.3.	: Asker Ocağı Caddesi Erişilebilirlikle İlgili Fiziksel Çevre Problemleri Şema Resim Paftası	157
Şekil 7.4	: Taksim Meydanı Erişilebilirlikle İlgili Fiziksel Çevre Problemleri Şema Paftası.....	166
Şekil 7.5	: Taksim Meydanı Erişilebilirlikle İlgili Fiziksel Çevre Problemleri Şema Resim Paftası	167
Şekil 7.6	: Cumhuriyet Caddesi Erişilebilirlikle İlgili Fiziksel Çevre Problemleri Şema Paftası.....	174
Şekil 7.7	: Cumhuriyet Caddesi Erişilebilirlikle İlgili Fiziksel Çevre Problemleri Resim Paftası.....	175
Şekil 7.8	: Mete Caddesi Erişilebilirlikle İlgili Fiziksel Çevre Problemleri Şema Paftası	182
Şekil 7.9	: Mete Caddesi Erişilebilirlikle İlgili Fiziksel Çevre Problemleri Resim Paftası.....	183

KISALTMALAR

Americans with Disabilities Act	:	ADA
Devlet İstatistik Entstitüsü	:	DİE
European Concept for Accessibility	:	ECA
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	:	İBB
T.C. Özürlüler İdaresi Başkanlığı	:	ÖZİDA
Türk Dil Kurumu	:	T.D.K.
United Nations	:	UN
Yıldız Teknik Üniversitesi	:	YTÜ

1. GİRİŞ

1.1 TEZİN AMACI

Kamuya ait açık alanlar (yaya kaldırımları, yaya trafik kavşakları ve geçiş yolları, meydanlar) ve bu alanlardaki toplu taşıma araçlarının durakları ve çevrelerinin, özürhükümler ve tüm kullanıcıların kullanımına uygun hale getirilmesi için fiziksel çevre problemlerinin tespit edilmesi önem teşkil etmektedir. Bu nedenle çalışmada tüm kullanıcıların özellikle herhangi bir özrü olan bireylerin fiziksel çevredeki erişilebilirlik gereksinimleri araştırılarak, kamusal alanlardaki erişilebilirliğin “bütünleştirici”, “çoğulcu” ve “ayrısız” yani tüm kullanıcıların gereksinimlerini karşılayan bir işleyişe sahip olması için gerekli kriterlerin belirtilmesi gerekmektedir.

“Tüm kullanıcıların fiziksel özellikleri göz önüne alınarak kamusal alanlardaki erişilebilirliğin hangi unsurlarla sağlanabileceği” sorusu bu çalışmanın çıkış noktasını oluşturmuştur.

Buna göre çalışmanın amacı; önemli bir kamusal alan olan Taksim Meydanı ve Çevresinin kentteki tüm kullanıcıların erişilebilirlik gereksinimlerini karşılaması ve bu alanın insan odaklı (kullanıcı merkezli) bir anlayışla planlanması için altlık oluşturmak ve tüm kullanıcıların erişilebilirliğini engelleyen fiziksel çevre problemlerini tespit etmektir.

1.2 TEZİN KAPSAMI

Araştırmanın kapsamı “kentteki tüm kullanıcıların kamusal alanlardaki erişilebilirliğinin ve meydanları kullanabilme olanaklarının incelenmesidir”. Çalışma alanı ise “İstanbul İli Taksim Meydanı ve çevresini kapsayan alandır.” Çalışma alanı dahilinde Taksim Meydanı , ve bu alanda yer alan önemli akslar olan Tak-1 Zafer Caddesi, Mete Caddesi, Asker Ocağı Caddesi, Cumhuriyet Caddesi ve İnönü Caddesi yer almaktadır.

Çalışma alanı olarak Taksim Meydanı ve çevresinin seçilme nedeni, kentin önemli bir odak ve prestij noktası olması, çevresinde bulundurduğu fonksiyon ve çeşitli ulaşım bağlantılarıyla önemli bir transfer merkezi olması, günün her saati yaşayan bir alan olmasıdır. Kentlinin kullanımına yönelik birçok sosyal ve kültürel faaliyetlerin bu

alandaki yer alması kentteki kullanıcı yoğunluğunu ve çeşitliliğini arttırmaktadır. Kullanıcı çeşitliliği ve kullanım yoğunluğu fazla olmasına karşın bu alandaki kullanıcıların erişilebilirliği birçok fiziksel çevre problemiyle kısıtlanmaktadır.

Taksim Meydanı ve Çevresinin önemli bir kamusal alan olması nedeniyle bu alanda yapılacak çalışma ve projelerde değerlendirilmek üzere fiziksel çevre problemlerinin tespit edilmesi ve tüm kullanıcılara yönelik erişilebilirliğinin araştırılması önem teşkil etmektedir.

Çalışmanın birinci bölümünde; çalışmadaki amaç, kapsam ve çalışmada uygulanan yöntemden bahsedilmiştir.

Çalışmanın ikinci bölümünde; kamusal alanlar incelenmiştir. Kamusal alanların kentteki tarihsel süreç içinde gelişimi, kentlerdeki kamusal alanların önemi, nitelikleri ve türleri araştırılarak kamusal alanlarda dikkat edilmesi gereken fiziksel çevre kriterleri belirtilmiştir. Kamusal alan olarak kent meydanlarının nitelikleri ve meydana işlev ve tasarım kriterleri araştırılarak Dünyadaki tüm kullanıcılara yönelik erişilebilir modern meydan örnekleri incelenmiştir.

Çalışmanın üçüncü bölümünde; insan odaklı bir yaklaşım ile kentteki tüm kullanıcıların boyutsal, algısal, idrak ve hareketle ilgili çeşitliliği ve fiziksel çevredeki gereksinimleri göz önüne alınarak yaşamlarını ve kentteki uyumlarını kısıtlayan fiziksel etkenlerden bahsedilmiştir. Kullanıcı çeşitliliğine bağlı değişen kullanıcı gereksinimlerinden bahsedilmiştir.

Dördüncü bölümde; kamusal alanların vazgeçilmez bir parçası ve kentteki kullanıcıların yaşama ve kente adapte olmaları için gerekli bir kriter olan erişilebilirlik kavramından bahsedilmiştir. Kentteki tüm kullanıcıların erişilebilirlik gereksinimleri ve bu gereksinimleri karşılayan engelsiz tasarım kriterlerinden ve özellikle özürli bireylerin kamusal alanlardaki erişilebilirliğini etkileyen faktörler belirtilerek tüm kullanıcıların fiziksel mekanda karşılaştıkları problemler ve fiziksel çevre problemlerine çözüm olacak uluslararası ve ulusal standartlardan bahsedilmiştir.

Beşinci bölümde; çalışma alanı Taksim Meydanı ve çevresindeki önemli aksların konumu ulaşılabilirliği çevrelerinde barındırdıkları çevre fonksiyonlarından ve Taksim Meydanı özelinde Taksim Meydanı'nın tarihçesi ve Taksim Meydanı'nda oluşturulan projelerden bahsedilmiştir.

Bu bölümde yapılan bir başka çalışma ise, Taksim Meydan'ında toplu ulaşım araçlarını kullanan kullanıcıların oluşturduğu yayasayımı ve meydana oluşturulan yaya yoğunluğu tespitidir.

Altıncı bölümde; Taksim Meydan ve çevresinin tüm kullanıcıların erişilebilirlik gereksinimleri doğrultusunda gözlem ve tespitler yapılmış, bu alanlardaki problemler belirtilerek, tespitler, tüm kullanıcılar ve özellikle fiziksel ve görme engeli bulunan bireyler göz önüne alınarak yapılmıştır. Alanla ilgili sayım hesaplamalar mevcut durumla mukayese edilerek fiziksel problemlerin oluşturduğu mevcut durumla ilgili belirli sonuçlar elde edilmiştir.

Sonuç ve değerlendirme bölümünde, çalışma alanı içindeki tüm alanların erişilebilirliği ve fiziksel mekandaki problemleri sıralanmış, çalışma alanı genelinde ayrı ayrı problem tespit sema, fotoğraf paftaları ve sentez çalışması yapılmıştır. Erişimsiz alanlar problem çeşidine göre belirtilerek ,fiziksel çevre problemlerin türüne göre çeşitli uluslararası ve ulusal standartlar ışığında problemin çözümüne yönelik önerilerde bulunulmuştur.

1.3 ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ

Kamusal alandaki tüm kullanıcıların erişilebilirlik gereksinimlerini ve bu alanlarda karşılaştıkları problemleri saptamak ve çözüm önerileri sunabilmek için hazırlanan araştırmanın kapsamına uygun olarak yapılan araştırma yöntemi iki adımdan oluşmaktadır.

Birinci adım, literatür araştırması olup bu adımda amaç, kamusal alan ve meydanların temel niteliklerini oluşturan önemli bir bileşen olan erişilebilirliğin irdelenmesi, Erişilebilirlikle ilgili kentteki tüm kullanıcı çeşitliliğine göre oluşacak problemlerle ilgili saptamaların incelenerek, farklı kaynaklardaki standartların ve konu ile ilgili örneklerin değerlendirilmesidir. Konu ile ilgili olarak uluslar arası makaleler ve birçok üniversite ve devlet kütüphaneleri taranmış, ilgili kaynaklar temin edilmiştir. Ayrıca resmi kurum/kuruluşlarla yapılan yazışmalar yolu ile sağlanan yönlendirmeler sayesinde de bir takım bilgi ve dokümana ulaşılmıştır. İnternet aracılığı ile de değişik ülkelerden konu ile ilgili güncel bilgilere ulaşılmıştır. Böylelikle araştırmanın teorik kısmını oluşturan bilgi ve dokümanlar elde edilmiştir.

İkinci adımda ise, kamusal alanlardaki tasarımların özürllere uygunluğunu belirleyebilmek için örnek alan seçilen Taksim Meydanı ve Çevresi üzerine tespit, gözlem ve değerlendirmeler yapılmıştır. Taksim Meydanı ve çevresindeki alanda erişilebilirliği kısıtlayan fiziksel çevre problemleri tespit edilmiştir.

Alanda yapılan saha çalışmasıyla gözlenen fiziksel çevre problemleri sınıflandırılmış, bu sınıflamaya göre belirli tarih aralıklarında fiziksel görme, kısıtlı görme özürlü olan kişilerle arazide birebir problem tespitleri yapılarak erişilebilirliklerini kısıtlayan problem çeşiti ve problemin bulunduğu nokta ve alanlar tespit edilmiştir.

Tespit edilen problemler uzunluk alansal ve noktasal olarak hesaplanmış Taksim Meydanı ve diğer caddelerin mevcut durumu da hesaplanarak, mevcuttaki durum ile tespit edilen problemler hesaplanarak belirli yüzdeler elde edilmiştir.

Tespit edilen ve hesaplanan problemlerin standartları ve çözüm önerileri ise Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu'nun yapmış olduğu "Özürlüler İçin Erişilebilirlik Bir Engelsiz Çevre Tasarım Kılavuzu" Fiziksel Çevre İle İlgili Standartları ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin yapmış olduğu İstanbul Araç ve Yaya Yolları Kentsel Tasarım Rehberi faydalanarak oluşturulmuştur.

Taksim Meydanı'nda yapılan bir başka saha çalışması ise meydandaki toplu ulaşım araçlarını kullanan kullanıcıların oluşturduğu yaya sayımı ve meydana oluşturulan yaya yoğunluğu tespitidir.

Bu çalışma yaya yoğunluklarının fazla olduğu alanların tespit edilerek erişilebilirliği kısıtlı olan bölgelerin tespit edilmesi ve bu alanlar içindeki yaya hareketlerinin gözlenmesidir. Bu çalışmada bir haftalık gözlem ve sayımlar yapılmıştır. Metro ulaşımını kullanarak Taksim Meydanı'na ulaşan yaya sayısı resmi kurumlardan öğrenilmiş, taksi dolmuş kullanarak Taksim Meydanı'na ulaşan yaya sayısı ise alandaki çalışan ve yetkili kişilerle yapılan görüşmelerden temin edilmiş, otobüs duraklarından gelen yaya sayısı ise internetteki yolcu ve sefer sayıları çıkartılarak hesaplanmıştır. Bu sayımlar yapıldıktan sonra Taksim Meydanı 'nda toplu taşıma, metro ve taksi dolmuş kullanan yolcuların sayısı ve bu yolcuların yönlendiği güzergahlar tespit edilmiştir. Bu tespitler sonucu Taksim Meydanı 'nda yayaların hangi yönde yoğunlaştığı ve bu noktaların erişilebilirliği tespit edilmiş, erişimli ve erişimsiz alanların yaya yoğunluğu ile ilişkisi irdelenmiştir.

2. KAMUSAL ALAN KAVRAMI

Bu bölümde kamusal alanın ve kamusal alan olarak meydanların hem mekânsal hem de sosyal boyutları tanımlanacak; kentsel mekâna ve kentte yaşayan tüm kullanıcıların yaşamlarına kattığı fiziksel ve sosyal boyutu ele alınacaktır.

2.1 KAMUSAL ALAN TANIMI

Kamusal alanlar, kentte herkesin kullanımına açık, bir çok sosyal ve fiziksel faaliyetin gerçekleştiği tüm kullanıcıların kentte hak sahibi olduğu ortak yaşam alanlarıdır. Birçok düşünür, kamusal alanların sosyal ve ekonomik ve fiziksel boyutunu ele alarak tanımlamalar yapmaktadırlar. Konu ile ilgili bazı tanımlamalar aşağıda belirtilmektedir.

Max Weber'e göre kamusal alan; farklı sosyal sınıflardan, ırklardan, etnik yapılardan insanların karşılaştığı ve karşılıklı ilişkilerin, zıtlıkların ve diyalogların, anlaşmaların yapıldığı alandır (Weber, 2000).

Habermas, kamusal alanları fiziksel ve sembolik anlamlarıyla incelemiş ve konuyla ilgili teorik tanımlamalar getirmiştir. Fiziksel anlamıyla kamusal alanlar cadde, park ve meydanlarda oluşan, içinde toplumun şikayetlerini belirttiği, iktidara karşı muhalefet oluşturduğu ve yeni bir düzenin kurulması için çağrıda bulunduğu alanlardır. Kurumsal düşünce, kurumsal görüş yani bireysel yargılama oluşumunda gerekli bilgilerin dolaştığı ve basın özgürlüğünün garanti altına alındığı alanlar ise kamusal alanın sembolik anlamını ifade etmektedir. Kamusal alan halkın özgürlüklerini kullanması için gereken araçları sağlamakla yükümlüdür. Habermas'a göre kamusal alan; basın özgürlüğü ve kamusal olarak düşüncelerini bildirme gibi kamusal özgürlük olarak tanımlanabilecek haklarının kullanıldığı alandır (Habermas, 1978).

Sennett'e göre ise, kamusal alan toplumun içinde yer almaktadır. Toplum bu alanları, kenti dönüştürmek veya yeniden biçimlendirmek için fiziki, sosyal ve sembolik olarak bir araç olarak kullanır. Yurttaşlık bilincinin oluştuğu, halkın tarihinin ve anılarının zemini ve kentin kalbi olan bu alan devinim işlevine indirgendiğinden beri anlamını yitirmiştir (Sennett, 1996).

Arendt'e göre ise, kamusal alanlar, tüm toplumun uyum içinde birlikte hareket edebildiği yerlerdir. Kamusal alan, politik alan ve yaşam alanından farklı olarak katılımı

içinde barındırmakta ve kişinin fiziksel olarak politik bir eylem içinde yer aldığı alandır (Arendt, 1961).

(Zukin, 1995), kamusal alanı, mekanı oluşturan ve kullanan çeşitli kamusal ya da bireysel çıkarların (taleplerin) algılandığı sürekli değişen bir durum olarak değerlendirmiştir. Birbiriyle yakından bağlı ve birbirini güçlendiren kamusal kültür ve kamusal alan kavramlarına odaklanmıştır. Zukin'in belirttiği gibi kamusal kültür ve kamusal alan sosyal olarak kurulmuştur; şehirlerdeki kamusal hayatı deneyimlediğimiz mekânlarda, dükkânlarda, parklarda ve sokaklardaki günlük hayatı oluşturan pek çok sosyal karşılaşma tarafından üretilir. Akr: (Erdönmez, 2006)

Light ve Smith'e göre, kamusallık herkese açık olmalıdır. İster kapalı mekân ister kentsel açık alan olsun, kamusal mekân derken "erişilebilir" yani herkesin kullanıma izin veren yapı grupları ya da kentsel açık alanlar ifade edilmektedir. Burada "erişebilirlik" kamusallık için anahtar kavramdır (Light ve Smith, 1998).

Gökgür, "Kentsel Mekânda Kamusal Alanın Yeri" kitabında kamusal alanın herkese açık olduğu zaman insanın fiziksel ve özgür olarak orada yer alabilmesiyle kamusal olduğunu ve kontrollü bir girişi olan veya bazı gruplara ayrılan alanların, kamusal alan niteliğini taşımadığını belirtmiştir (Gökgür, 2008).

Kentsel/kamusal açık alanlar, yukarıdaki belirtilen tüm tanımlamaların yanı sıra özellikle herkesin kullanımına ve erişimine olanak verebilecek alanlar (açık alanlar, parklar, meydanlar, sokaklar vb.) olmalı ve tüm kullanıcı gruplarını yani tüm özürsüz grupların, yaşlı, çocuk, hamile ve diğer kullanıcıların rahat hareket edebileceği alanlar olmalıdır.

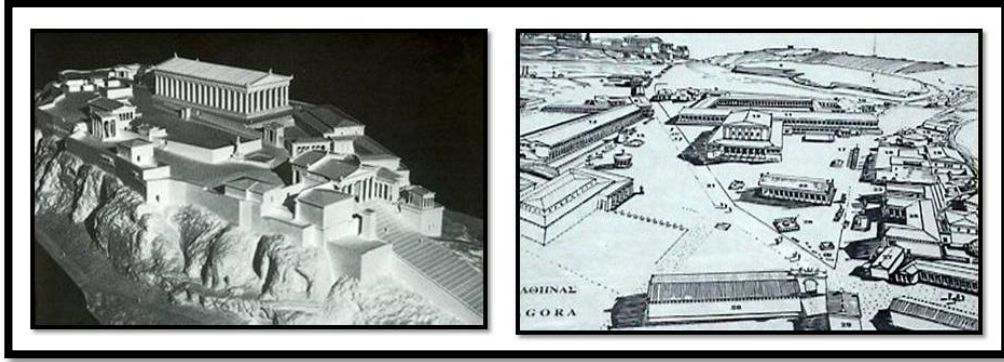
2.2 KAMUSAL ALANIN TARİHSEL GELİŞİMİ

Tarihsel olarak kentsel kamusal alanlar, toplumdaki çeşitliliklerin ve farklılıkların merkezleri olmuştur. Konut yerleşimleri bile sınıfsal, kültürel ve etnik gruplar olarak ayırım gösterirken; buna karşı kentler ve kentsel açık alanlar, bireyin ve toplumun bir arada bulunduğu, sosyal etkileşime girdiği, her türlü sosyal sınıf ve kültürel gruptan, birbirlerinden çok farklı özelliklere sahip insanların bir araya geldiği, birbirleriyle temas kurdukları, toplumun farklı kesimleri için buluşma alanı vazifesi gören mekânlar olmuştur (Erdönmez, 2005).

Antik Yunan'da, ilk kamusal alan bir toplanma yeri olan "akropol"dür. Daha sonradan geç Yunan döneminde kamusal alanları oluşturan "agoralar", kamusal fonksiyonların gerçekleştiği alanlardır. Farklı insan toplulukları arasında bir müzakere alanı oluşturan agora kentin toplumsal merkezini oluştururken aynı zamanda kentin siyasal ve yönetsel bağımsızlığının göstergesidir (Gökgür, 2008).

Agora, Eski Yunan'da genellikle kamu yapıları ve portiklerle çevrili, popüler veya politik toplantı yeri olarak kullanılan, seçim ve yargılama gibi önemli olayların da gerçekleştiği pazaryeri veya ortak meydandır (Hasol, 1993).

Agora, temelde bir Pazar yeri olmasına karşın giderek daha nitelikli işlerin ve ticaretin mekânları haline gelmiştir. Bu nedenden dolayı gündelik ihtiyaçlara yönelik malların satışı için bazı kentlerde ikinci bir agoranın kurulması gerekli olmuştur (Uzun, 2006).



Şekil 2.1: Yunan Dönemi Agorası

Kaynak: (Benevolo, 1980)

Agoralar, dikdörtgen formludur.Çevresini oluşturan yapıların meydana açık cepheleri yoktur. Daha sonra Hellenistik dönemde altlarından dolaşılabilir kolonaatlı bir yer eklenmiştir.

Hellenistik dönemin sonlarına doğru gelişmiş olan ve Hippodamian planına göre düzenlenen Klasik Yunan kentlerinde Agora kentin ortasında yer alırdı. Agora, iş ve politik yaşamın merkeziydi. Kentin kuruluş alanının yüzde5'ini oluşturan Agora, haberlerin alışverişi için uygun bir ortam oluşturmaktaydı. Hellenistik dönemin klasik Yunan kenti olan Ege Bölgesi yerleşmelerinden Miletus'da Agora, Amfi tiyatro, Stadyum ve Jimnazyum birbirlerine yakın mesafede olmak üzere kent merkezinde yer almıştır (Öztan, 1998).

Agora'nın çok fonksiyonlu meydan yapısı Roma Forumu'nda az fonksiyonlu bir 'politik prestij' meydanına dönüşmüştür (Sitte, 1965).

Antikçağ Roma kentlerinde "agora"nın yerini alan "forum"lar aynı zamanda işlev olarak da değişiklik göstermektedir. Kentlerin çekirdeğini oluşturan bu merkezi alanlarda pazaryeri, resmi ve dinsel yapılar yer almaktadır. Bu dönemde Forum'lar müzakere alanı olmaktan çıkmış, kentliler için bir eğlence alanına dönüşmüştür (Gökgür, 2008).

Roma döneminde meydan, "Forum", sadece kullanıcı gereksinimi, bireysel ilişkiler ve ticaret gereksinimine yeterli olacak bir açık mekan olmaktan çok, kendisini çevreleyen binaların izlenmesi ve algılanmasına olanak sağlayacak bir ön mekan niteliğini ve fonksiyonunu da üstlenmiştir. Romalılar döneminde insan, meydanda anlam ve önem olarak arka planda yer almıştır. Önemli olan, meydan ve onu çevreleyen öğelerin mimari ve otorite değerlerinin vurgulanması olmuştur (Giritlioğlu, 1991).

Roma döneminin bir başka mekanı plazalardır. Plazalar, kent için ticari ve sosyal kamusal mekânlar sağlamakla birlikte, yürüyüş yolları ve dükkân dizileri ile Roma kentlerinin merkezini oluşturan, yoğun ticari yaşamları ile çok amaçlı mekânlardır. Plazalar kent içinde yapılaşmanın temizlenmesiyle veya kent dışındaki boş alanlarda inşa yoluyla oluşturulmaktadır (MacDonald, 1986).

Eski Roma kentleri, gladyatörlerin gösterisi ve halkın diğer eylemleri için yapılmış olan Forum etrafında kümelenmiştir.

Ortaçağ Dönemin'de etki alanları kapalı mekânlarda yer almakta, kent merkezinde bulunan şatolar, katedraller, manastırlar duvarlarla çevrilmektedir. Bu dönemde, kente giriş kapıları kamusal alanı oluşturmaktadır. Bu dönemdeki kamusal alanlar, geçiş alanları ve sınırdaki bulunan küçük aralıklardan meydana gelmektedir. Pazarlar kamusal alan olarak görülmektedir (Gökgür, 2008).

Ortaçağ Avrupa kentlerinde kamusal alan, öncelikle tanımlanan bir alandır; kent dokusu onun etrafında şekillenmektedir. (Sitte, 1965)'ye göre Avrupa kentlerinde yapıların cepheleri hem kamusal dış mekânı tanımlamakta, hem de özel mekânı belirlemektedir (Akt.Uzun, 2006).



Şekil 2.2: Piazza Navona Meydanı (Roma, İtalya)

Kaynak: grassisgreener.blog.com Erişim Tarihi:(20.10.2010)

Kilise seramonilerinin yapıldığı yerlerin çevresinde planlanan Ortaçağ kentlerinin merkezinde konumlandırılan Katedral dominant karakterde bir yapı kitlesidir. Bir Ortaçağ kenti olan Furnes'de (Avrupa) katedral, hükümet ve adliye gibi toplumsal yapılar merkezdeki bir meydan etrafında konumlandırılmıştır (Öztañ, 1998).



Şekil 2.3: Campo Meydanı, Pubblico Sarayının Karşidan Görümümü

Kaynak: Lien, B., 2005.

Rönesans Dönemiyle 14. ve 15. yüzyılda birlikte Rönesans döneminde kent kavramının gelişimiyle avlu, sokak ve meydanlar biraz daha farklılaşmıştır. Rönesans'ın büyük meydanları ortaçağın doğal olarak oluşmuş, organik meydanına göre daha düzenli tasarlanmış; geç 16. yüzyılda tamamen simetrik bir düzende inşa edilmeye başlanmıştır (Öztañ, 1998).

Rönesans dönemi kentleri ise saray bahçelerini kuşatmış durumdadır. Açık mekanlar saraylara bitişik, kralların prestij ve gücünü tanımlayan bir düzenleme içindedir. Rönesans döneminde meydanı çevreleyen yapılar arasında otorite ile ilgili yapılar da yer almış, böylece bu mekanlarda ticaret, dini merasimler ve yönetimle ilgili işlemlerle ilişkili olarak bireyler bir araya gelmişlerdir (Öztañ, 1998).

Osmanlı kentinde kamusal açık alanların sınırları belirsiz, kendiliğinden oluşmuş, yapılaşmamış geniş boşluklardır ve tanımlanmış, net bir işlevleri yoktur. Binicilik yarışlarının yapıldığı, cirit oyununun oynandığı "at meydanı" gibi belirli bir işlevi olan ya da külliye avluları, namazgâhlar, açık hava kahveleri gibi kesin bir biçime sahip istisnai örnekler olmakla birlikte Osmanlı meydanları, Avrupa'daki tanımlı "piazza"lardan farklıdır. Osmanlı kentinin büyük açık mekânları olan mezarlıklar ve toplu türbeler, çayır ve bostanlar da kamu yaşamı için büyük önem taşımaktadır. "Mesire" denen bu yerler, insanların bir araya geldiği oldukça canlı alanlardır. Ancak halkın politize olabileceği endişesiyle bazı dönemlerde, bu canlılığa çeşitli yasaklamalar ve cezalar getirilmiştir (Uzun İ., Köklük N., 2003).

Kentin bir diğer bölgesini ise, ekonomik etkinliklerin geçtiği ticaret bölgesi olan çarşı oluşturmaktadır; konut bölgesinin aksine kamusal yaşamın en canlı olduğu merkezdir (Özdeş, 1998)

Dini ve sosyal etkinliklerin geçtiği imaret ise kentin bir diğer bölgesini tanımlamaktadır. Camiyi odağına alan yapılardan oluşmuş bir kompleks olan imaret, külliye olarak da adlandırılmaktadır. Külliye özerk mekân olmakla birlikte, içindeki kamusal yaşantı, sokağın kamusalılığına karışır (Ataman, 2000).

19. yüzyıla kadar meydanlar; uzun bir süre etraflarındaki mimari yapılarla kapalı formdadırlar. Özellikle modernizmle birlikte ortaya çıkan izole edilmiş bina formu ve tarihi meydanları oluşturan konutların banliyölere yayılmasıyla cephelerin sürekliliğini temel alan meydan formu değişmeye başlamıştır (Fauole, 1995).



Şekil 2.4: San Marco meydanında (Piazza San Marco)

Kaynak: (Whittington, 2010)

19. yüzyıl kentlerin yayılma dönemi olmakla birlikte Hausmann'ın hijyen teorilerine dayalı, yeni bir cadde ve sokak anlayışı ortaya çıkmış, geniş kaldırımlar, meydanlar, tiyatro alanları, ağaçlar, sokak lambaları bu anlayışı desteklemiştir. Kentsel mobilya ve peyzaj donatıları olan cadde, kentin temelini oluşturmuştur. Kamusal alan bina ve cadde tasarımını desteklemektedir. (Toussaint&Zimmermann, 2001).

20.yüzyılın ilk yarısında; geleneksel kamu alanlarını birer dolaşım, yayalaştırma, alışveriş ve gösteri alanlarına indirgemıştır. Boş alanların basit bir donatı mantığıyla tasarlandığı kamusal alanlar yalnızca birer hareket alanı veya ortak kültürel miras alanlarına dönüştürülmüştür. Büyük kamusal alanlar ekonomik, sosyal nedenlerden dolayı emniyetsiz alanlar haline gelmiştir. 20. yüzyılın ikinci arısında; kentler otoyollarla, hızlı trafik yolları vb. ile donatılmış ve otomobil kente hakim olmuştur. Kamusal alan transit geçiş alanına dönüşerek sosyalleşmenin yaşandığı alan özelliğini kaybetmiştir. Sosyal bölünme, işlevsel uzmanlaşma, kentin çeperlerindeki yerleşmeler, otoyollar, modern kolektif, donatılar, alışveriş alanları vb. kamusal alanı olumsuz olarak etkilemiştir (Gökgür, 2008).

20. yüzyıl içinde; kentlerdeki fonksiyonel değişimler, meydanların da değişik biçim ve fonksiyonlara cevap veren mekanlar olarak düzenlenmesine neden olmuştur. Böylece meydanlar; alışveriş, oyun, toplantı, trafik, dini, ticaret vb. fonksiyonların gerçekleştirildiği açık ortak kullanım mekanları olarak tasarlanmıştır (Giritlioğlu, 1991).



Şekil 2.5: Times Meydanı New York, ABD

Kaynak: (Aşık, 2008)

21.yy döneminde, kamusal alanı ortak miras olarak görenler, buraları turistlere ait yaya ve alışveriş veya gösteri alanlarına dönüştürmüş veya farklı aktörler bu alanları "taşıt akışlarının bulunduğu" yerler haline getirmiştir. Sonuç olarak, kamusal alanlar ya 'hareketlilik' ya da 'kentsel miras' alanına dönüşmüştür. Bu durum özellikle son yıllarda özel sektörü de kamusal alan üretimine teşvik etmiştir (tema parklar, ticaret merkezleri, alışveriş merkezleri, gibi) (Gökgür, 2008).

2.3 KAMUSAL ALANIN TEMEL NİTELİKLERİ

Kentin var olabilmesi için; yaşam kalitesi, sosyalleşme hareket etme, kolektif yaşam, kültürel politik sosyal yaşam gerekli olup bu bağlamda kamusal alanlar kentlerdeki, hareketlilik, kullanım (festival, konser, spor, ticari kullanım), sosyalleşme ve kimlik alanlarıdır.

Kamusal alanlar ortak birtakım temel nitelikleri olan öncelikle hareketlilik ve erişimin var olduğu alanlardır. Bu alanlar yayaların hizmetlere ve donatılara erişimini sağlayan, yönlenme, alışveriş, bekleme, toplanma, dağılma gibi eylemlerini gerçekleştirdiği hareket alanlarıdır (Gökgür, 2008).

Carr ve arkadaşları, kamusal alanların kullanıcıların ihtiyaçlarına karşılık veren etkileşimsel, demokratik ve anlamlı yerler olması gerektiğini ileri sürmektedir. Bu üç temel özelliği şu şekilde açıklamaktadırlar:

- Kamusal alanlar, kullanıcılarının ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla tasarlanmış, kullanıcıların en temel ihtiyaçları olan alanlara erişim, alanlarda aktif pasif katılım, alanlarda rahat olma ve keşif yapmalarını sağlamaktadır.
- Kamusal alanlar, kentteki demokratik dağılımın sağlanması adına kullanıcı gruplarının haklarını gözetmektedir. Herkesin kullanımına açıktır ve tüm kullanıcılara hareket özgürlüğü sağlarlar. Kamusal alanlar insanların birlikte yaşayarak öğrenen, birlikte yaşam kültürünü ve sağlıklı politik ilişkileri üreten bir toplumun vazgeçilmez unsurudur.
- İnsanların yer ve kendi kişisel yaşamları ve dış dünyayla aralarında güçlü bağlar kurabilmelerine izin veren, kenti anlamlı kılan mekânlardır. Bu bağlar kişinin kendi geçmişi, tarihi, kimliği ve kültürü ya da kişi için anlamı olan bir grupta ilgili olabilir (Carr ve Arkadaşları, 1992)

Kamusal alanlar taşıt trafiğini de içinde barındıran yayaların erişiminin sağlandığı alanlar olmakla birlikte kentteki yayaların fiziksel sosyal kültürel tüm faaliyetlerine imkan tanınan ortak alanlardır.

Kentlinin ortak hakkı kentin avlusu niteliğinde olup, kentteki tüm kullanıcıların ihtiyaçlarına bağlı tüm fonksiyonlar kamusal alanlarda gerçekleşmektedir. Kamusal alanlar defile açılış törenleri seçim kampanyaları sokak tiyatroları ve festivaller gibi kültürel faaliyetlerin gerçekleştiği kuyrukta bekleme, karşıdan karşıya geçme, durakta

bekleme gibi günlük erişilebilirliğin sağlandığı dini törenler, alışveriş, sportif faaliyetler, miting, politik ve sendikal eylemlerin yapıldığı, ticaret işlevinin (kafeler, restoranlar, mağazalar) yer aldığı alanlardır.



Şekil 2.6: Kobe Kenti Yaya Erişimi

Kaynak: (Aşık, 2008)

Kullanıcı gruplarının haklarını gözeten mekânlardır. Tüm grupların girişine ve kullanımına açıktırlar ve hareket özgürlüğü sağlarlar. Kamusal alanlar ev veya iş ortamının kısıtlamalarının kalktığı daha özgür yerler olabilirler. Yalnızca diğerlerinin hakları tarafından sınırlanan bir güç ve kontrol duygusu sağlayabilirler.



Şekil 2.7: Kobe Kenti Yaya Geçişi

Kaynak: (Aşık, 2008)

Kamusal alanların mimari ve kentsel formları; hareketlilik, kamusal kullanım, sosyalleşme ve kimlik gibi özellikleri içerdiği için kente bir anlam vermektedir. Ayrıca bu alanlardaki mimari ve kentsel formların kullanımları; toplumsallaşma ve hareketliliğe göre değişmektedir. Bir kamusal alan sadece geçiş alanı oluştururken, bir diğeri farklı bir işlev taşımaktadır. Özellikle metropollerde yer alan kamusal alanlar birer kartvizit rolü üstlenmektedir. Kamusal alanlar; görsel bir kentsel ticaret içinde kente uygun bir imaj verebilmek için yetkililer tarafından kullanılan bir araçtır (Biarez, 1998),(Akt.Gökgür 2008).



Şekil 2.8: Kamusal Alanlarda Yayaların Faaliyetleri(Kobe Kenti)

Kaynak: (Aşık, 2008)

Kentsel kimlik kamusal alanın kalitesine bağlıdır (kentsel, mimari, kültürel vb. nitelikler).

Kamusal alanlar, tesadüflerin yaşanabileceği, beklenmedik buluşların yapılabileceği yani tesadüflerin oluşturduğu üretkenlikleri ortaya çıkarma niteliğini taşımaktadırlar. Tüm bu nitelikler kamusal alanların kentsel mekândaki;

Dolaşım (kentsel hizmetlerin dağıtımı, hareket, otopark vb.),

Estetik (aydınlatma, ağaçlandırma, yer döşemesi, kentsel mobilyalar vb.), Sosyal (farklı ortamlar, faaliyetler vb.),

Tarihsel (kolektif bellek, kültürlerin devamı vb.), Biçimsel (Kentsel morfoloji, yeşil alanlar vb.),

Yurttaşlık (emniyet, bir yerleşimin odak noktası olma, kamusal alanın güçlendirilmesi vb.) gibi farklı boyutlarını yansıtmaktadır (Gökgür, 2008).



Şekil 2.9: Kobe Kenti Meydan ve Yaya Etkileşimi

Kaynak: (Aşık, 2008)

Yani kamusal alan "yaratma eyleminin" gerçek konusunu oluşturmaktadır; kullanım çeşitliliğini, hukuksal uygulama alanını, güvenliği, gürültüyü, kamusalılığı, kentsel mirası, yolları, şehirciliği taşıyan konumuyla kentsel olanın vazgeçilmezi durumundadır. Kamusal alan tek bir aktörün sahip çıktığı bir alan olmak yerine, kentsel aktörlerin karşılaşma yeridir.

Ölçeği ne olursa olsun kamusal alanlar kentsel gelişme için gerekli omurgayı oluşturmaktadır. Bu kuruluşa ilaveten, kas sisteminin iskelet sistemini ayakta tutması gibi, kamusal alanların ekonomik yaşamını güvence altına alabilmek, ayakta tutabilmek için de güçlü kentsel politikalara gereksinim duyulmaktadır(www. archi.fr/MIQCP).

Sonuç olarak, hareketlerin ve insanlar arası ilişkilerin dağılımına yardımcı olan kamusal alanlar aynı zamanda tarihin katmanlaştığı, sınırın müzakere edildiği, kanunun sınındığı bir yerdir. Bu alanlar farklı toplulukların kültürlerine ortak bir payda bulduğu alanlardır.

2.4 KULLANIM VE İŞLEVLERİNE GÖRE KAMUSAL ALAN TÜRLERİ

Kentsel mekânlar mülkiyet durumuna göre özel ve kamusal olarak, kullanım ve işlevsel durumlarına göre ise yarı kamusal, yarı özel mekân olarak ayrılabilir. Bakım ve denetim açısından da özel veya kamusal mekânlar olabilirler (Çubuk, 1989, s.15).

‘Kamusal’ ve ‘özel’ kavramları ‘ortaklaşa’ ve ‘bireysel’in mekânsal anlamlarına karşılık gelmektedir (Hertzberger, 1991).

Kamusal alan, her zaman herkesin faydalanabildiği alandır ve bakımı ve sorumluluğu ortaklaşa üstlenilir. Özel mekânlar ise bakımı için sorumluluğun bir kişi ya da küçük bir grup tarafından üstlenilen, özel mülkiyet üzerinde yer alan ve denetimli olarak kullanılan alanlardır. Kamusal ve özel mekânların kullanım ve işlev açısından birbiriyle ilişkileri sonucu meydana gelen geçişler bir tampon bölge niteliğinde yarı özel ve yarı kamusal mekânları oluşturmaktadır. Giriş yerleri, merdivenler, koridorlar, bahçeler, avlular gibi yarı kamusal ve yarı özel mekânların kullanıcıları bellidir ve erişim denetlenebilir (Perinçek, 2003).

Kamuya ait her yerin kişiler tarafından serbestçe kullanılması mümkün olmamaktadır. Bu bağlamda kamusal alan ve kamuya ait yerlerin kullanım açısından farklılaşması söz konusu olabilmektedir. Günümüzde kamusal alanlar mülkiyet, kullanım ve denetim konusunda farklılıklar göstermektedir. Bu bağlamda farklı sınışıandırmalar yapılabilir. Örneğin kullanım açısından bakıldığında;

"Kamusal alanlar" kamusal olarak kullanılan parklar, caddeler, sokaklar, meydanlar, plajlar vb. alanlar,

Özelleştirilmiş "kamusal alanlar" yani "kamusal" olarak bilinen özelleştirilmiş ve ortak kullanıma açık kafe, restoran, mağaza, sinema, spor, ticaret, eğlence merkezi vb. alanlardır.

Kamusal olarak tanımlanmamış fakat ortak kullanıma açık kamusal kullanımı olan otoyol, demiryolu, geniş park yapma alanları vb. şeklinde sınırlandırılabilir (Gökgür, 2008).

2.5 KAMUSAL AÇIK ALANLARDA DİKKAT EDİLMESİ GEREKEN FİZİKSEL ÇEVRE KRİTERLERİ

Kentsel açık alanlarda tasarım kriterlerini belirlemeyi amaçlayan bazı çalışmalar fiziksel çevrede dikkat edilmesi gereken özellikleri; erişilebilirlik (Shirvani, 1985), konfor (Southworth, 1987), görsel uyum estetik (Banerjee&Southworth, 1990) mekânsal çeşitlilik (Yürekli, 1977) olduğunu ortaya koymuştur.

2.5.1 Konfor

Konfor temel bir ihtiyaçtır. Açık alanlarda spor yapmak, dinlenmek gibi ihtiyaçların karşılanabilmesi için dış etkenlere karşı korunaklı olması ve belli konfor şartlarının sağlanması gerekir. Konfor olmadığı sürece ihtiyaçların giderilmesi zorlaşır (Southworth, 1987).

İklimin soğuk olduğu kentlerde güneşe çıkma ihtiyacı maksimum düzeyde yaşanırken, sıcak iklime sahip kentlerde ise güneşten korunma ihtiyacı ön plana çıkmıştır. Bu durumda ağaç gölgeleri, şemsiyeler veya birtakım değişik üst örtü elemanlarına gereksinim duyulmaktadır. Dolayısıyla alanda istenmeyen hava koşullarında korunaklı mekânlara ihtiyaç duyulur (Carr ve arkadaşları, 1992).

Başarılı bir açık alan için bir diğer önemli nokta ise oturma elemanlarının yeterli ve konforlu olmasıdır. Oturma elemanlarının konforu doğru yönlendirilmiş olmasına (örneğin parklarda çocukları oynayan ebeveynlerin çocuklarını seyredebilecek konumda oturmalarına olanak sağlaması), uygun arkalıklarla sıralanmış olmasına, alan giriş çıkışlarına göre uygun pozisyonlarda yerleştirilmiş olmasına, bazı durumlarda taşınır olmasına, tek kişi veya grup olarak oturmaya elverişli olmasına, okuma, yemek yeme, konuşma, dinlenme ihtiyaçlarını gidermesine bağlıdır. Oturma elemanlarının özellikleri alanın özelliklerine -kimlere, hangi aktivitelere hitap ettiğine bağlı olarak gelişir (Rubenstein, 1992).

2.5.2 Görsel Uyum ve Estetik

Görsel uyum ve estetik çevresel kalitenin önemli bir boyutu olup (Banerjee&Southworth, 1990) açık alanların algılanmasını ve kullanımını etkiler. Bu nedenle açık alan araştırmalarında, çevresel kaliteyi oluşturmak için kullanıcıların form,

biçim yönündeki değerlendirmeleri kadar estetik yönündeki değerlendirmeleri önemlidir. Görsel uyum mekânların okunabilirliğinin sağlanması, mekânsal çeşitliliğin desteklemesi ile sağlanabilir. Görsel değerlendirmede algısal olguların irdelenmesi gerekir (Akad, 2007).

Algı, duyu organları ve zihinsel sürece ilişkin olgularla çevredeki uyarıcı etkilerin kavranabilmesidir. İnsan yakın çevresini, içinde yaşadığı mekân ve onu oluşturan öğeleri, duyu veya duyguları ile algılar, kavrar ve değerlendirir (Erkman, 1973).

Görsel uyum değerlendirmeleri niteliksel olup kısıden kişiye değişebilir özellikler olmasına rağmen çalışmalar benzer grupların görsel uyum değerlendirmelerinin benzer olduğunu ortaya koymaktadır (Nasar, 1994).

Araştırmalar estetiksel yargıların mekânın görsel niteliğine ve algısal boyutlara dayandığını, insan-çevre etkileşim sistemi içinde değerlendirilmesinin gerekliliğini vurgulamaktadır (Hızlan, 1996).

Kentsel açık alanların estetiksel yargısında yer döşeme elemanlarında kullanılan malzemenin seçimi ve bütünlüğü önemli bir faktör olarak ortaya çıkmaktadır. Buna paralel olarak yürüyüş yollarında, bisiklet yollarında, spor aktivitelerinin olduğu bölgelerde kullanılacak malzemelerin bu aktiviteleri kolaylaştırıcı nitelikte olmasının önemi de vurgulanmaktadır (Rapoport, 1987).

2.5.3 Mekânsal Çeşitlilik

İnsan yaşadığı çevrede belirli bir düzen ve sadelik arar. Ancak en kolay anlamlandırılan çevre salt yalın bir çevre değildir. İnsan çevresinde bir ölçüye kadar çeşitlilik arar (Nasar, 1994); (Southworth, 1987); (Shirvani, 1985); (Lynch, 1960). Bu nedenle çevre, gerek fiziksel boyut gerekse işlevsel boyut açısından zengin ve çeşitli olmalıdır (Yürekli, 1977).

Etkinlik mekânda çeşitlilikle sağlanabilir. Zemin döşeme ve kaplaması, eğim ve yönü, yol kenarında yer alan çeşitli kaplama öğeleri, mekânda yer alan röper noktaları mekânın çeşitliliğinde rol oynayan unsurlardır (Akad, 2007).

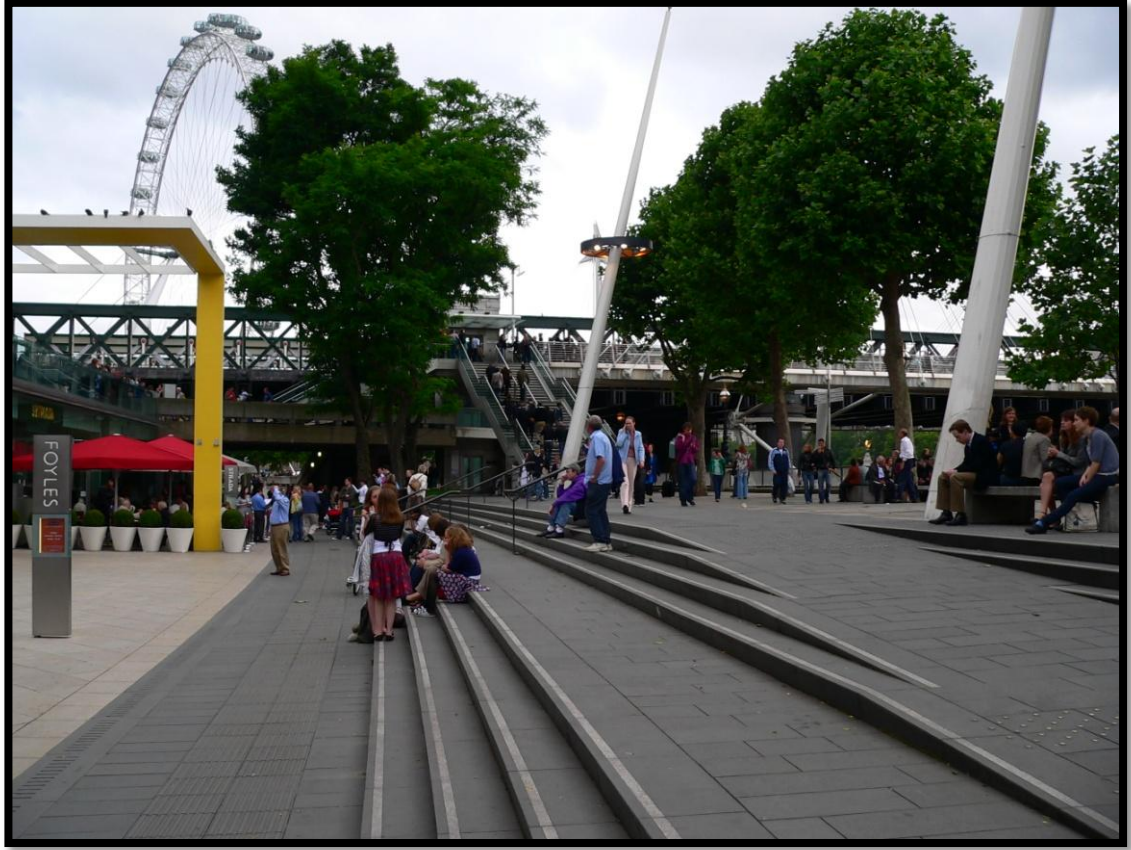


Şekil 2.10: Londra Yaya Mekanı

Kaynak: (Tartık, 2008)

2.5.4 Fonksiyonellik

Yaya ağı insanları gitmek istediği yerlere bağlamalıdır. Yaya ağı, varış yerlerine devamlı, direkt ve elverişli bağlantılar sağlamalıdır. Anıt eserler, donatılar, ticaret alanları arasında yaya bağlantıları kurulmuştur. Yaya yollarının ve alanlarının kolay kullanılabilir olmasının gerektiği dikkate alınmış, önemli mevkilere direk yollar belirlenmeye çalışılmıştır. Böylece etkin ve fonksiyonel yayalaştırma, bekleme alanlarının azaltılması ve zaman tasarrufu amaçlanmıştır. Yaya ortamı çeşitli amaçlar için kullanılmalıdır. Kamusal aktivitelerin olduğu yerler olmalıdır. Güvenlik ve erişilebilirliği sağladığı sürece kullanımı artar, daha çekici ve bakımlı bir yer haline gelebilir.



Şekil 2.11: Londra Yaya Mekanı

Kaynak: (Tartık, 2008)

2.5.5 Algılanabilirlik

Belli bir alan içinde kullanıcıların yön duygusuna hitap edebilir olmalıdır. Bunun başarılması için öncelikle açık ve yabancılarca da anlaşılabilir bir işaretle bilgilendirme sistemi sağlanmalıdır. Mekânsal dağılım fonksiyonel olmalı ve akıl karıştırmamalıdır (Akad, 2007).

2.5.6 Erişilebilirlik, Ulaşım

Erişilebilirlik; kişilerin diğer insanlara, aktivitelere, servislere veya bir yere ulaşma kabiliyetine sahip olmasıdır. Erişilebilirlik çevre faktörlerinin kalitesine ve yoğunluğuna göre, artmakta veya azalmaktadır (Shirvani, 1985).

Açık alanların erişilebilirlik durumu alanın kullanımını bire bir etkiler. Rahatlıkla ulaşılabilen bir alanın kullanıcısı da çok olacaktır. Çalışanların öğle tatillerinde, çevrede

yasayanların istedikleri her anda, uzakta yasayanların ise vasıtayla alana kolayca ulaşabilmeleri alanın kullanıcı potansiyelini arttıracaktır (Akad, 2007).

Francis'e göre; bir kamusal alanın en önemli özelliklerinden biri erişilebilir olmasıdır. Herhangi bir meydan, avlu, sokak veya park doğrudan ve fiziksel olarak erişilebilir olmalıdır. Erişilebilirliğin ikinci türü sosyal erişilebilirliktir. Herhangi bir kamusal alan farklı sınıf ve grupların örneğin yoksulların, ya da özürülülerin, ya da çocukların erişebileceği şekilde olmalıdır. Üçüncü erişilebilirlik şekli ise görseldir. Kentliler herhangi bir kamusal alanın içini görebiliyorsa o mekan görsel olarak erişilebilir demektir. Kamusal alanın sahip olması gereken diğer bir özelliği de güvenliğidir. Bu konu özellikle kadınların, yaşlıların ve çocukların kamusal alanı kullanımları üzerinde etkilidir (Francis, 1989).



Şekil 2.12: Yaya Mekanları Erişilebilirliği Fransa,Paris

Kaynak: (Kavak, 2009)

2.6 DÜNYADAKİ KAMUSAL ALAN ÖRNEKLERİ

Bu bölümde 20. ve 21.yy.larda yapılmış meydan tasarımları incelenecektir. Geçmişten günümüze kadar gelmiş tarihi meydanlar, kentin kimliğini oluşturan kamusal alanlardır. Ancak tarihi meydanların korunması nedeniyle tüm kullanıcılar için yeni erişilebilirlikle ilgili farklı düzenlemeler yapılamamaktadır. Bu nedenle ki günümüzde yapılmış başarılı meydan örnekleri ve tüm kullanıcıların bu kamusal alanlara erişimi ve çevresindeki ulaşım olanakları incelenmiştir.

2.6.1 Pioneer Courthouse (Adliye) Meydanı

Amerika Birleşik Devletinde Portland kentinde bulunan öncü adliye meydanı 1984 yılında açılmış Portland kentinin “oturma odası” olarak kabul edilen bir meydandır. Meydan kuzey Amerika’da dünyanın en başarılı 12 meydanı arasında yer alarak en başarılı kamusal alanların biri haline gelmiştir. Bunun nedeni ;

Meydanın kent merkezinde transfer merkezi konumunda olması,

Ulaşım olanakları bakımından etrafında birçok ulaşım fonksiyonlarını barındırmaktadır. Raylı sistemi toplu taşıma aks ve duraklarının meydanın etrafında konumlanması ve özel aracı ile gelen kullanıcıların rahat park edebilecekleri otopark alanının bulunması ,

Meydan içinde tüm kullanıcıların rahat hareket edebileceği şekilde tasarlanması,



Şekil 2.13: Pioneer Courthouse (Öncü Adliye) Meydanı Yaya Etkileşimi

Kaynak: (Pioneer Courthouse Square, 1984)

Kentin simgesi haline gelen birçok unsurun meydana peyzaj elemanlarıyla simgelenmesi (pordland kentine yakın kentlere uzaklarına uzaklıklarını ve yönlerini gösteren tabelalar sütunların üzerine yapılmış kenti simgeleyen tabelalar vb.)



Şekil 2.14: Pioneer Courthouse (Öncü Adliye) Meydanı Genel Görünümü

Kaynak: (Pioneer Courthouse Square, 1984)

Meydanın etrafındaki yaya geçişleri görme özürü ve görme duyusu zayıf kişilere yönelik kılavuz çizgilerin bulunmasıdır.

Meydan kentin oturma odası olarak düşünülerek halkın rahat hareket edebileceği kolaylıkla ulaşılabilirliği buluşabilecekleri açık havada tiyatro konser gibi kültürel faaliyetleri yapabilecekleri bir kamusal alan olarak tasarlanmıştır.

Meydan kare formuna sahip olup kullanıcıların rahat erişimini sağlamakta ve özürü, yaşlı, çocuklu ve hareket fonksiyonu kısıtlı kişilerin ulaşımına olanak vermektedir. Meydanda bulunan kot farkı yayaların bisikletli ve tekerlekli sandalye kullanan

kullanıcıların rahatlıkla kullanabilecekleri eğime sahip rampalarla çözümlenmiş ayrıca diğer kullanıcılar için merdiven ve yaya geçişleri bu alanda sağlanmıştır.



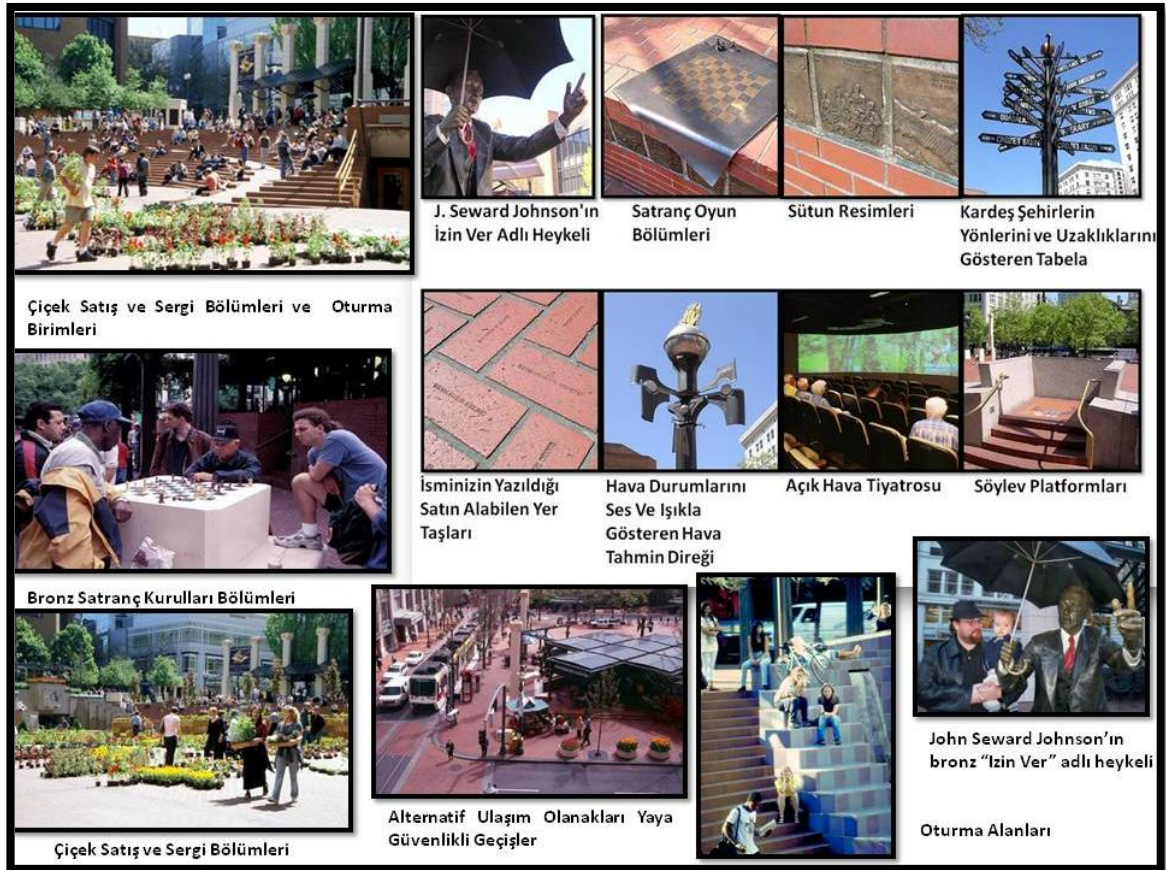
Şekil 2.15: Pioneer Courthouse (Öncü Adliye) Meydanı Ulaşım Durumu
Kaynak: ((PPS), Project for Public Spaces, 2010)

Ayrıca meydandaki birçok peyzaj elemanı kentlinin hareketliliğini kısıtlamayacak şekilde konumlandırılmıştır.

Meydanda bulunan fonksiyonları şöyle sıralayabiliriz;

- Bronz Satranç Kurulları Bölümleri
- Meydanı Çevreleyen Sütunların Üzerinde Bulunan Tarihi Fayanslar
- Kişilere Özel Satılan ve isimlerinin yazıldığı meydan parke taşları
- Portland Hotel Kapısı
- Oturma Alanlarının Yanında Konumlanmış Yapay Şelaleler

- Söylev ve Tartışma Kürsüleri
- Hava Durumunu Gösteren Hava Sıcaklığına Göre Ayarlanmış Ses Ve Işık Sistemlerine Göre Ayarlanmış Tabela
- Açık Hava Tiyatro ve Sinevizyon Gösterilerini Gösteren Platform
- Ünlü Heykeltıraş John Seward Johnson'ın Bronz "İzin Ver" Heykeli
- Halkın kullanabileceği ve değişik peyzaj elemanlarıyla oluşturulan çiçek bahçeleri satış birimleri ve sergi alanları
- Tüm yayaların kullanımına olanak veren rampa inişleri, ve meydan girişleri tramvay toplu taşıma durakları meydanın etrafında konumlandırılmıştır.



Şekil 2.16: Pioneer Courthouse (Öncü Adliye) Meydanında Bulunan Kent Mobilyaları ve Yapılan Etkinlikler

Kaynak: ((PPS), Project for Public Spaces, 2010)

2.6.2 Schouwburgplein Meydanı / Rotterdam

Kamusal alan kavramından bahsedince ilk akla gelen kent meydanları, kentin kimliğinin oluşmasında önemli rol oynuyor. Modern peyzaj mimarlığına tipik bir örnek oluşturabilecek ve bu bağlamda sık incelenen projelerden biri, Adriaan Geuze (West 8) tasarımı Rotterdam'daki Schouwburgplein'dir. İkinci Dünya Savaşı'nda hasar gören kent merkezinin tekrar yapılaşması, mekan hissi ve kimlik eksikliği problemleriyle karşı karşıya kalmıştır. Geleneksel kent meydanının yaratıcı bir şekilde tekrar yorumlanmasının bir sonucu olan ve bir yeraltı otoparkının üstünde konumlanmıştır. Projeyi sadece kullanılan malzemeler ve çıkış noktaları değil, aynı zamanda çağdaş kent kültüründe kamusal mekanın anlamını sorgulaması da öne çıkarmaktadır.

Meydanın etrafı şehrin merkezinde yer alan ve dükkanlar ve tiyatrolar ile çevrili olmakla birlikte tasarım kentin silüetini doğru bir panorama ile ifade etmektedir. Meydan, interaktif bir kamusal alan olup, gün ve mevsimlere göre değişen esnek bir tasarım örneğidir. Görünümü Rotterdam limanının bir yansıması olup, kent sahnesi olarak tasarlanmıştır.



Şekil 2.17: Schouwburgplein Meydanı / Rotterdam Görünümü

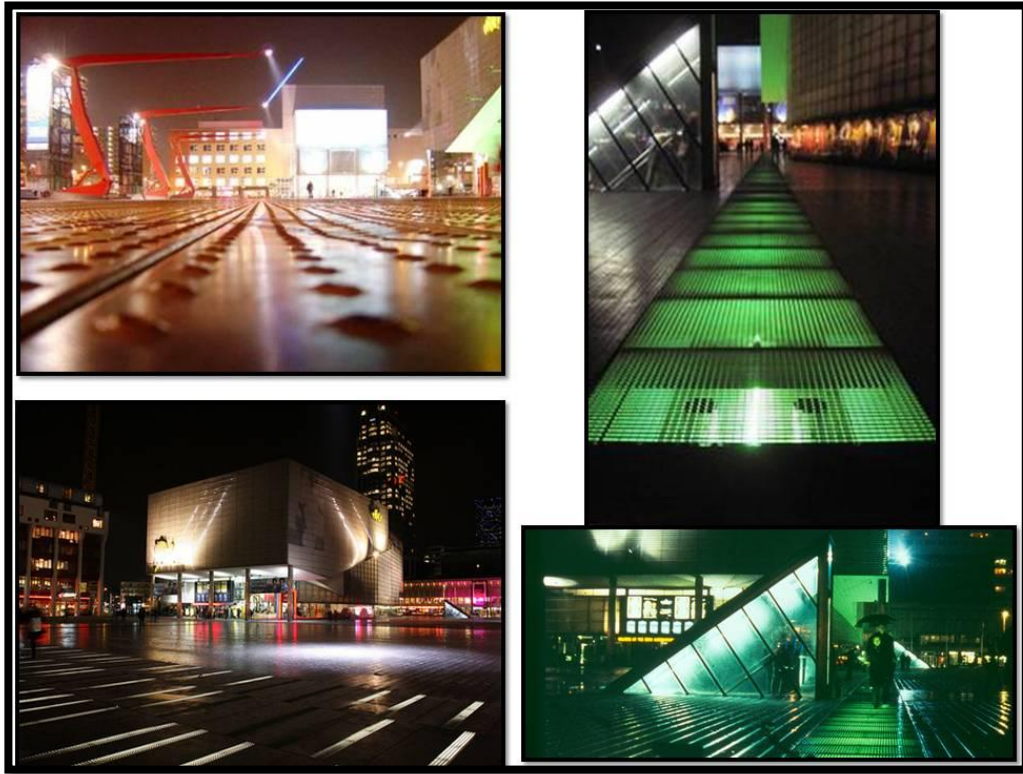
Kaynak: (West8, 1991-1996)

Bir yer altı otoparkının üzerinde hafif strüktür olarak tasarlanan meydanın sınırları cadde kotundan hafifçe yükseltilerek sağlanmıştır. Alanı bir sahne olarak tanımlayan Geuze, kullanıcının alanı tahmin dahi edemeyeceği şekilde değerlendireceğini öngörüp

herhangi bir fonksiyon veya kullanım programı belirlememiş. Geuze, modern parkı “artık sakin kırsal bir alan değil, kentin yollarının anlam yüklü bir şekilde kesiştiği yer” olarak görülmektedir. (Karaçorlu, 2008).

Meydan bölümlere ayrılırken hareketi engelleyecek yapısal sınırlar yerine döşeme kaplamalarıyla bu farkı kazanmıştır. Bu da tüm kullanıcıların meydanda rahat hareket etmelerine imkan tanımaktadır.

Döşeme kaplamalarındaki farklılıklar mekanların birbirinden ayrılmasını sağlarken görme engeli veya kısıtlı görme eğiliminde bulunan kişilerin mekanı doğru algılamasını sağlamaktadır. Ayrıca meydan yüzeyinde bulunan farklı ışıklandırmalar yayayı yönlendirmektedir.



Şekil 2.18: Schouwburgplein Meydanın Yüzey ve Aydınlatma Elemanları

Kaynak: (West8, 1991-1996)

Karanlıkta meydanın ıssız ve güvensiz ve yayalar tarafından algılanması güç bir alan haline gelmemesi için meydanda yatayda ve dikeydeki ışıklandırmalar bulunmaktadır.

Meydan gece yaşayan bir kent sahnesi görünümündedir.



Şekil 2.19: Schouwburgplein Meydanı Sokak Mobilyaları ve Peyzaj Elemanları

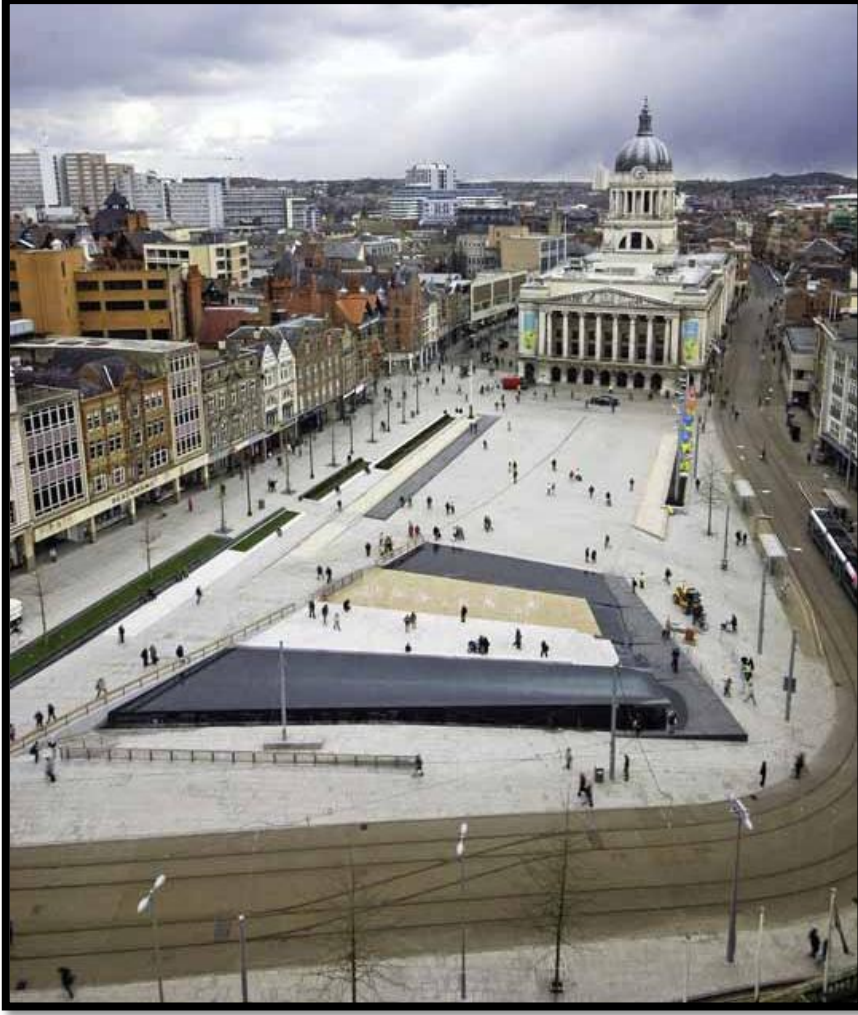
Kaynak: (West8, 1991-1996)

Meydanın dikkat çeken unsurları hidrolik gemi direkleridir. Bu direkler meydanı hareketlendiren dinamik bir yapı oluşturmakla birlikte gece meydanın aydınlatılması ve kentte algılanmasını sağlamaktadır.

2.6.3 Eski Pazar Meydanı-Nottingham/ İngiltere (Old Market Square)

Old Market Square” İngiltere'nin en büyük meydanlar biridir. Londra'daki Trafalgar Meydanı sonra İngiltere'de ikinci büyük meydanıdır.Eski Pazar Meydanı Nottingham kenti için güçlü tarihi ve kültürel öneme sahiptir. yaya ve şehirde toplu taşıma güzergahlarının odak noktasıdır. İnsanların güvenli hareket edebilecekleri, bir araya gelerek toplumsal ve kültürel etkinlikleri gerçekleştirebilecekleri bir kamusal alan olarak kabul edilmektedir.

Şapel Bar su kanalı meydana kadar getirilerek, su dinamik bir peyzaj etmeni olarak kullanılmış, meydanın ortasında suyun üzerinde bulunan teraslar, kullanıcılarının meydanı rahat algılamaları, meydandaki faaliyetlerin izlenmesine olanak sağlayan bir balkon niteliğindedir.



Şekil 2.20: Eski Pazar Meydanı Genel Görünümü

Kaynak: (e-architect, 2008)

Kent merkezini oluşturan önemli ticari aksların kesişim bölgesinde yer alan Eski Pazar Meydanı, şehir merkezinde olması dolayısıyla kentin her yerinden yayaların kolay erişimini sağlayacak niteliktedir.

Meydandaki kot farklılıkları hareket engeli bulunan kullanıcıların rahat erişebileceği eğimde rampalarla çözülmektedir.

Hafif Raylı Sisteminin ve toplu taşıma aks ve duraklarının meydanın etrafında konumlanması tüm kullanıcıların meydana ulaşımına olanak vermektedir.



Şekil 2.21: Eski Pazar Meydanı Vaziyet Planı

Kaynak: (e-architect, 2008)

Peyzaj mobilyaları yüzey farklılaşması kullanıcıların hareketlerini kısıtlamamaktadır. Su elemanı (havuz terasları, kullanıcının serinlenmesi için yavuz içi yürüme parkurları vb.) meydana aktif olarak yer almakta ve kullanıcı için tehlike arz edebilecek fonksiyonların (kaygan zemin tehlikesi, görme özürlü olan kişilerin mekanı algılamamasından dolayı oluşabilecek kazalar vb.) düzenlenmesine yönelik olarak suda yapılan aktiviteler ve havuz parkurları belirli yüzey kot farklılıklarıyla ve çeşitli bariyerlerle meydana algılanabilirliği sağlanmıştır.

2.7 BÖLÜM DEĞERLENDİRMESİ

Sonuç olarak, sosyal faaliyetlerin dağılımına ve insanlar arası ilişkilerin kurulmasına yardımcı olan kamusal alanlar aynı zamanda tarihin izlerini göreceğimiz yerlerdir. Bu alanlar farklı toplulukların, kültürlerine ortak bir payda bulunduğu alanlardır. Kullanım çeşitliliğini, kente kattığı anlam ve kimlik ve barındırdığı çevresel fonksiyonlar

sebebiyle, ölçeği ne olursa olsun kamusal alanlar kentsel gelişme için önemli bir bileşendir.

Buna göre, bir kamusal alan kentte yüklendiği anlamın yanı sıra kullanıcı çeşitliliğine ve gereksinimlerine göre değerlendirilmelidir. Kentlinin ortak hakkı olan kamusal alanlar özellikle kullanıcı merkezli, insana duyarlı bir yaklaşımla düşünölmelidir. Tarihi kamusal alanlar ve meydanlar kullanıcının rahat erişimine hareketini kısıtlamayacak, fiziksel problemleri minimize edecek şekilde tarihi dokuya zarar vermeyecek şekilde revize edilmelidir.

Günümüzde yapılan proje ve uygulamalarda kamusal alanlar önemli bir yer tutmaktadır. Buna göre yapılacak kamusal alanların projelendirme ve uygulanması safhalarında kamusal alanı oluşturan temel nitelikler göz önüne alınarak yapılmalı ve özellikle kentteki tüm kullanıcıların erişilebilirliğini sağlayacak sürdürülebilir sağlıklı alanlar oluşturulmalıdır.

Kamusal alanlara erişim ve kamusal alanlardaki hareketlilik tüm kullanıcıların fiziksel sosyal ve kültürel özellikleri göz önüne alınarak tasarlanmalıdır.

Toplumun farklı kesimleri arasında yaşanan ayrımcılığın ve sosyal yalıtımın en aza indirilmesi ve kişiler arası ilişkilerin hızlı ve kolay biçimde kurulabilmesi açısından sosyal ilişki biçimlerinin olabildiğince sağlanabileceği kamusal mekânların oluşturulması dikkate alınmalı, insanların birbirleriyle kendiliğinden görsel, fiziksel ilişkiye girebilmelerini sağlayacak ortam ve mekânların oluşturulması hedeflenmelidir.

3. KULLANICI (İNSAN) MERKEZLİ YAKLAŞIM

3.1 İNSAN ÇEŞİTLİLİĞİ

Günümüzde insanların toplum içerisindeki bazı faktörlerden (din, ırk, cinsiyet, inanç, yaş yetenek gibi) dolayı farklılaşmalarının, kişinin kentteki yaşam kalitesinde ve fiziksel mekândaki özgürlüğünde bazı kısıtlamalar getirdiği düşünülmektedir. Ancak kentteki tüm olması gerekli faaliyetlere (eğitim sağlık kültürel barınma vb.) kentlinin erişimi ve katılımı insan çeşitliliğine göre değişmemeli, kentsel mekânlar; herkesin kullanıcı profiline uyacak biçimde düzenlenmelidir.

Toplum içerisindeki bireysel farklılaşmalar kentin farklı fonksiyonlar kazanmasını, sosyal zenginliğinin artmasını sağlamakla birlikte kentte insana duyarlı farklılıkları gözeterek tasarım ve planlama yaklaşımlarının gelişmesini sağlamaktadır. “ECA” “Avrupa Erişilebilirlik Teknik Yardım Kılavuzu”nda geçen insan çeşitliliği aşağıda belirtilmektedir (EuropeanCommission, 2003).¹

3.1.1 Yaşam Döngüsü İçerisinde İnsan Çeşitliliği

Yaşam döngüsünün kaçınılmaz olan evreleri, kullanıcı olarak kabiliyetimizi, çevremizle olan ilişkimiz ve katılımımızı belirler. Kullanıcıların bu evrelerdeki yetenekleri tasarımın katılıma imkan vermesi için önemlidir.

İnsan hayatındaki bu dört evrede sadece iki değişken rol oynamaktadır; öğrenme yeteneği ile fiziksel ve biyolojik gelişme.

Ancak günlük hayatta çeşitli durumlar çevremizle olan ilişkimizi güçleştirebilir. Bu güçlükler çevredeki değişikliklerden, kişisel değişikliklerden ya da kişinin kendi tercih ettiği, hayat tarzıyla ilgili değişikliklerden kaynaklanıyor olabilir.

Her türlü ekonomik, sosyal, politik, yasal, kültürel ve fiziksel düzenlemelerin mekâna yansıdığını ve mekândaki davranışın bu biçimlenmelerle şekillendiği açıktır.

Her insanın algılaması değişik olacağı gibi, yaşa, cinsiyete, fiziksel özelliklere göre de bu değişir. Bu algılamaların iki ucunun birinde çocuklar, diğerinde de yaşlılar bulunur.

¹ ECA European Concept for Accessibility Technical Assistance Manual, 2003 raporundan derlenmiştir.

Çocukların gözlem kapasiteleri gelişmiştir ve aktiftir, yaşlılar ise düşük kapasitede algıya sahiptirler. Yine insanın kendi fiziki özelliklerinden gelen, cinsiyete bağlı olarak da değişim gösterebilen algı, alınan eğitim ve kültür birikimi ve yaşam olanakları ve yaşam ortamıyla da biçimsel farklılıklar gösterebilir.

- Çevredeki değişiklikler; ıslak ya da buzlu caddeler, aşırı sıcak, evimizin yanında yapılan inşaat çalışması, enerji kesintileri, gaz ya da su kesintisi, kötü yerleştirilmiş kent mobilyaları, çamurlu parklar, kötü park edilmiş araçlar, nasıl kullanılacağını bilmediğimiz, kendimizi beceriksiz ya da hazırlıksız hissettiren yeni teknoloji ürünler olarak,
- Kişisel değişiklikler; hastalıklar, alerjiler, kırılmış bir kol ya da bacak, yanık ya da şişmeler, vb.olarak,
- Koşullarla ilgili değişiklikler; hamilelik, bebek bakıcılığı, hareket sorunun olan bir yetişkinle ilgilenme, kent merkezinden uzakta yaşama olarak,

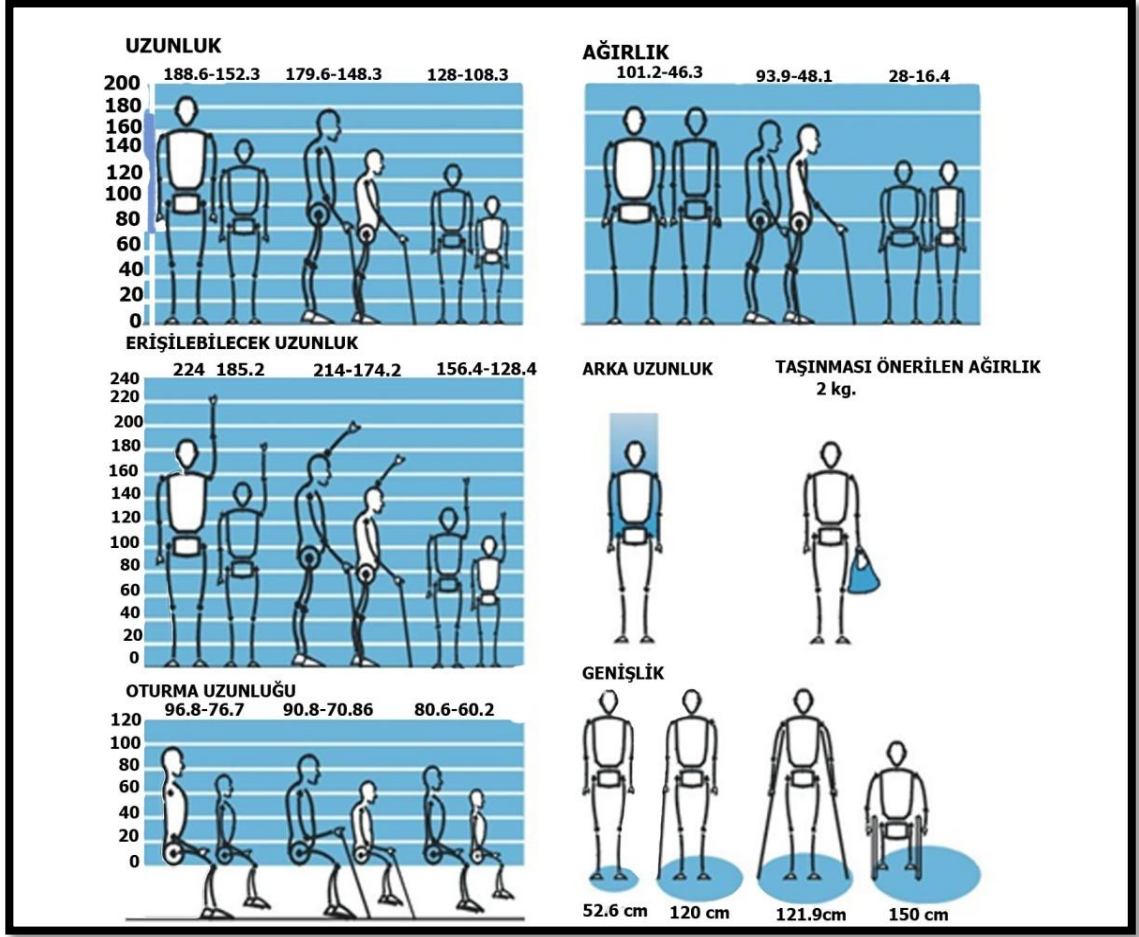
tanımlanabilir.

3.1.2 Boyutsal, Algısal, İdrak ve Hareketle İle İlgili Çeşitlilik

İnsan nüfusu içinde bireyler birbirinden farklıdır. Bu farklılık sadece kişisel boyutta değil aynı zamanda fiziksel boyutta da olabilmektedir. Bu çeşitlilik birkaç ana başlıkta incelenmektedir.

3.1.2.1 Boyutsal Çeşitlilik

İnsanlar uzunluk, ağırlık, omuz genişliği, el ve ayak büyüklüğü gibi boyutsal niteliklerde farklılık gösterebilmektedir. Bu nedenle en iri ve en küçük insanın kullanabileceği boyutsal farklılığı yansıtan tasarımlar yapılmalıdır.



Şekil 3.1: Antropometrik Tablo
Kaynak :ECA European Concept for Accessibility Technical Assistance Manual, 2003

3.1.2.2 Duyularla İlgili Algılamada Çeşitlilik

İnsan, içinde yaşadığı mekanı ve onun öğelerini doğal olarak, duyuları ve duygularıyla algılar, kavrar ve değerlendirir. Mekansal davranışın ortaya çıkmasında kavramanın oluşabilmesi, çevreden gelen sonsuz uyarılardan insanın amacına uygun olan öğelerin algılanması ile olur. Bu anlamda en önemli işlevi üstlenen duyu organı gözdür. Daha sonra sırası ile işitme, dokunma ve koklama duyuları önemlidir (POLAT, 1998). Duyusal özellikler, Tablo 3.1'deki gibidir.

Tablo 3.1 : Duyusal Özellikler

	DUYULAR	DUYU ORGANLARI	ÖZELLİKLER
UYARICISI UZAKTAN GELEN UYARICILAR	Gorme İşitme Koklama Tadma	Goz Kulakta salyangoz Burundaki zar Dildeki tat Çukurları	Renk ve ışık Yükseklik Yeğİnlik tını Çiçek. Mevve. Çürük, bahar, Reçine ve yanık kokuları Tatlı. Ekşi. Tuzlu. Acı
UYARICISININ DERİ İLE DEĞİLMESİ GEREKEN DUYULAR	Dokunuma duyusu Sıcaklık duyusu Soğukluk duyusu Acı-Sızı Duyumları	Deride basınç alıcıları Deride Sıcaklık alıcıları Deride soğukluk alıcılar Deride sinirlerin açık uçları	Basınç Duyumu Sıcaklık Duyumu Soğukluk duyumu Acı, sızı duyumu
UYARICISI İÇ ORGANLARDAN GELEN DUYULAR	Organik Duyu Kas Duyusu .Denge Duyusu	İç organlardaki Sinirler Kas mekikleri Kulaktaki yarım daire kanalları	Sindirim dolaşım, seks Devim ve yön Denge Başın edilmesi ve dönmesi duyumları

Kaynak: (Baymur, 1976)

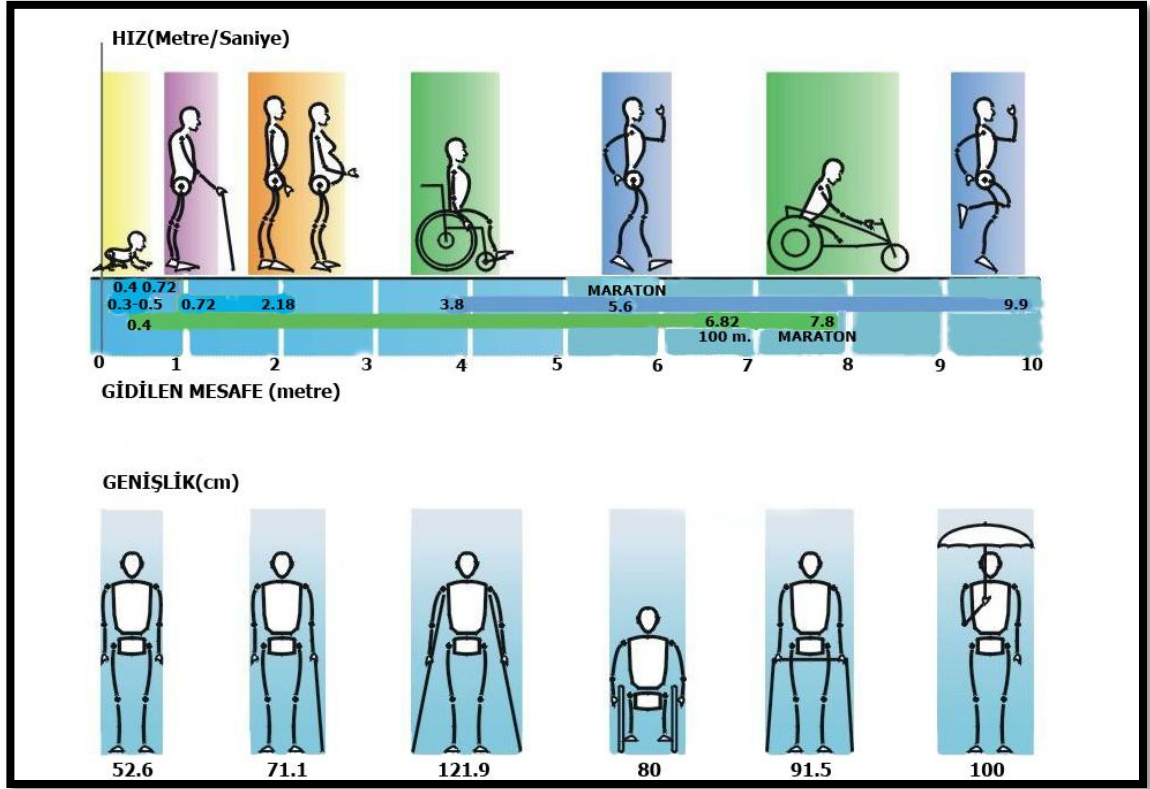
Körlük dışında, algılama problemleri genellikle çoğu insan tarafından fark edilmemektedir. Bu durum da bu gruplar için bilinçsiz bir ayrımcılığa neden olmaktadır. (Görme kabiliyeti az kişilerin bir metro yada otobüs güzergahı ile ilgili bilgiyi okumakta zorlanmaları, koku almayan bir insanın gaz kokusunu duymaması, ya da tat almayan bir kişinin yemeğe uygun olamayan bir yiyeceği tüketmesi gibi) Bu gibi sorunlar konusunda insanları bilinçlendirecek ve saygıyı teşvik edecek tasarımlar yapılmalıdır.

3.1.2.3 Zihinsel Algılamada Çeşitlilik

Algılama değişikliği bilgiyi almamızı ve işleme kabiliyetimizi, hafızamızı, mekânsal ve geçici yönlenmemizi ve konuşma kabiliyetimizi etkileyebilir. Bu nedenle davranışımızı ve çevreden edindiğimiz bilgiyi etkileyebilir. Algıdaki değişiklikler yalnızca bazı hastalıklar ya da düşük öğrenme yetisi sonucu değil aynı zamanda stres ya da depresyon sonucu oluşan geçici algılama zayışmaları olabilir. Bu durumlarda uyum sorunları, konuşma-okuma-yazmada zorluk çekme gibi sorunlarla karşılaşılabilir.

3.1.2.4 Hareketsel Çeşitlilik

Bu konuda akla ilk olarak gelen tekerlekli sandalye ya da koltuk değneği kullanan kişilerdir. Ancak bunun dışında dikkati çekmeyen farklı gruplarda vardır. Fakat kısıtlı hareket kabiliyeti olan yaşlılar, çeşitli sebeplerle yavaş hareket eden ya da vücudunun bazı kısımlarını limitli kullanabilen kişiler vb. gibi kişiler de bulunmaktadır. Yavaş yürüyen insanların trafik ışıklarında karşıdan karşıya geçmek için daha çok vakte ihtiyacı vardır. Bacağını kaldırmakta zorlanan insanlar merdiven çıkarken ya da alçak tabanı olmayan otobüse çıkmakta zorlanmaktadır, solak insanlar sadece sağ elini kullanan insanlar için yapılmış tasarımları kullanmakta zorlanmaktadırlar, el yeteneği ile ilgili sorunları olanlar küçük objeleri tutmakta zorlanabilir.



Şekil 3.2: Hareketsel Antropometrik Tablo

Kaynak: ECA European Concept for Accessibility Technical Assistance Manual, 2003

Yayanın yürüme hızı, yürüyüş yaptığı yerin uzaklığına, yürüme koşullarına ve yayanın fiziksel özelliklerine göre değişmektedir (POLAT, 1998)

Yüksüz bir insan dakikada 260 adım atar ya da saatte ortalama 5 km. yürür. Bu, kadınlar ve erkekler için farklı oranlar tutmaktadır. Koşarken ise dakikada 470 adım atar. Yaklaşık olarak, 20 dakikada 1.600 m. yürünmektedir. Trafik işaretleri, kavşaklar, yavaş yürüyenler, vitrinlere bakanlar ve sıkışmış yaya alanları birtakım yavaşlamalara yol açmakta ve bu oran değişmektedir. Zaman ve hız arasındaki bağıntılarda erkek ve kadın ayırımından başka, özürlü olma, yaşlı veya çocuk olma gibi fiziksel etkenler de etkili olur (Uttermann, 1984).

Bu nedenle herkes için çevre tüm bu gruplar düşünülerek tasarlanmalıdır. Tasarımlar bir grubu düşünürken diğerlerini dışlamamalıdır. Örneğin yürüyen merdivenler bacaklarında hareket sorunu olan insanlara yardım ederken, tekerlekli sandalyeli kullanıcılar için erişilmezdir.

3.1.3 Türkiye'deki Demografik Çeşitlilik

Türkiye nüfusu giderek kültürel ve fonksiyonel çeşitlilik eğilimi göstermektedir. Buna etken olarak, nüfusun yaşlanması ve özürlü nüfus gösterilebilir.

Bu nedenle kabiliyet ve kültürel geçmişi fark etmeksizin herkes için erişilebilir çevre yaratmanın önemi büyüktür. Yeni teknolojiye ulaşamadıkları için fakir ya da dışlanmış olan gruplar, kültürleri veya inançları sebebiyle topluma entegre olamamış kişiler, özürlü oldukları ve çevrenin buna göre tasarlanmamış olması sebebiyle işe gidemeyen yetişkinler, vb.olarak tanımlanabilir.

Kentsel ve mimari tasarımlarda bütün bu gruplar göz önünde bulundurulmalı, herkesin güvenli ve sorunsuz bir şekilde erişebileceği mekânlar ve erişim olanakları yaratılmalıdır. Bu sayede kent hayatına ve yaşama olan katılım da artacaktır.

Toplam Nüfusun yüzde 12,78'u özürlü vatandaşlardan oluşmaktadır. Yaklaşık 8,4 milyon özürünü ifade etmektedir.

Tablo 3.2 : Türkiye'deki Özürlü Grupların Nüfusu

TOPLAM	Ortopedik Özürlü	Zihinsel Özürlü	Dil ve Konuşma Özürlü	İşitme Özürlü	Görme Özürlü	Süreğen Hastalıklılar
% 12,78	% 1,25	% 0,48	% 0,38	% 0,37	% 0,60	% 9,70
8 400 000	821 600	315 490	249 760	243 200	394 370	6 375 580

Kaynak : (ÖZİDA, 1999)

Ülkemizde hiç dokunulmamış, üstünde hiç düşünülmemiş yüzde20'lik bir ekonomik potansiyele sahip bu boyutsal, algısal, idrak ve hareketle ilgili çeşitliliğe sahip kesime yönelik üretilecek her türlü çözüm, gündelik yaşamda tam ve eşit katılımlarını sağlayacak ve başta özürülere olmak üzere hepimize daha yaşanabilir bir dünya sunacaktır.

DİE istatistiklerine göre ülkemizdeki 2007 nüfus projeksiyonu 74 milyon insan ile bu topraklarda yaşayıp, ülkesel düzlemde aynı kaderi paylaştığını gösteriyor. Yine

istatistiki bilgilere göre, bu nüfusun 2 milyonu, 0-10 yaş arası bebek ve çocukları; 12 milyonu da 60 yaş ve üzeri yaşlıları kapsamaktadır (ÖZİDA, 1999).

Yaşlı nüfusu dünyanın pek çok ülkesine göre çok düşük ortalama olan ülkemizde, bu özel ihtiyaç gerektiren insan grubu toplam nüfusun yüzde20'si; yani beşte birini yani başka bir deyişle çevremizdeki her beş insandan birini oluşturmaktadır (Sürmen, 2009).

(DİE 2000) ise, başka bir gerçeğe işaret ediyor. Türkiye’de yaşayan nüfusun yüzde 13.45’i özürlü olarak kayıt altına alınmış durumdadır. Gerek bu verinin 2000 yılına ait olması; gerekse bu bilginin bu denli hassas ve çekince gösterilen bir konuda ‘kayıt altına alınmış’ bir bilgi olmasından yola çıkarak söylenebilir ki çevremizdeki her beş insandan biri yaşamını çeşitli engeller ile sürdürmeye çalışıyor. (Sürmen, 2009)

3.2 ÖZÜRLÜLÜĞÜN TÜRLERİ VE GRUPLANDIRILMASI

Türkiye’deki kentlerdeki fiziksel sosyal ve ekonomik koşullar değerlendirildiğinde dünya’da uygulanan “herkes için erişilebilirlik ve tasarım” kavramı yeni bir yaklaşım olmaktadır. Belirli bir kesimi içine alan yaklaşımlardan dolayı fiziksel çevrede bu bilincin geliştirilmesi ve kentteki diğer kullanıcıları da kapsayan tasarımlar yapılmalıdır. Türkiye’deki fiziksel sosyal ve ekonomik engellerle karşılaşan kentsel mekân içerisinde aslında fiziksel engellerden dolayı “özürlü” olarak kabul edilmektedir. Bu kapsamda özürlülüğün türleri ayrıntılı olarak incelenerek oluşum sebepleri üzerinde durulacaktır.

Engel gruplarını Bilir, şu şekilde sıralandırmaktadır; Bir bireyin birden fazla dışsal veya kişisel engeli olabilir. Bu engeller birlikte olabilir, ya da bu engellerden biri ikinci dereceden bir engele yol açabilir. Örnek vermek gerekirse; anne yoksunluğu aslında dışsal bir engeldir, ama zamanla duygusal bir engele yol açabilir ki, bu da kişisel bir engeli ifade eder. Yine aynı şekilde "körlük" gibi kişisel bir engel"yoksunluk" gibi dışsal bir özre neden olabilir.

Bilir, kişisel engelleri;

1. Hareketle ilgili engeller,
2. Görmeyle ilgili engeller,
3. İletişimle ilgili engeller,
4. Sistem engeller,
5. Zihinsel engeller,
6. Duygusal engeller,
7. Engellenmesi güç olan engeller,
8. Gözle görülemeyen engeller,
9. Yaşlılığa bağlı engeller olarak sıralamaktadır (Bilir, 1986).

Mutluer ise; daha yalın bir değerlendirme yaparak konuyu genel hatlarıyla toparlayan bir sınıflandırmayı tercih etmektedir.

- 1) Zihinsel Özürlüler
- 2) İşitme Özürlüler
- 3) Konuşma Özürlüler
- 4) Görme Özürlüler
- 5) Ortopedik (Fiziksel) Özürlüler
- 6) Diğer Özürlüler

Mutluer'in özürlülikle ilgili tanımı, Bilir ile paralellik göstermekte ancak Mutluer diğer özürlüleri ayrıntılı bir şekilde açıklamaktadır (Mutluer, S.Y., 1997).

Kalıcı rahatsızlıkları olan ve sürekli bakım ve tedaviye ihtiyaç duyan kişiler ile yaşlılar, hamileler ve geçici özürlüler bu grupta yer almaktadır (TİPİ, 1998).

Toplumun küçük bir bölümünün özürlü olduğunu kabul etmek yerine büyük birbölümünün geçici özürlü olduğunu kabullenmek daha doğru bir düşüncedir. Tam fiziksel yeteneğin geçici bir durum olduğu, buna karşılık bütün insanların şöyle ya da böyle yaşamlarının bir bölümünü sakatlıkla geçirdikleri bilinen bir gerçektir. İnsanlar, yük taşıırken, aşırı yorgunken, hamilelikte ya da yaşlılıkta çevreye uyumda zaman zaman zorluklarla karşılaşır. Dolayısıyla dış mekân tasarımı insanın fiziksel gücünü bütünüyle kullanabildiği durumlar yerine yukarıda sayılan geçici ya da sürekli özürlülük durumları da göz önüne alarak planlanmalıdır (YTÜ, 1992).

- Dolaşım sistemi (kalp, damar) rahatsızlıkları olanlar,
- Sindirim ve idrar yolları hastalıkları sonucu ameliyatlı ve yapay organ taşıyanlar,
- Akciğer hastalıkları, nefes yolları rahatsızlıkları ve diyabeti olanlar

12 yaşına kadar olan çocuklar ile 60 yaş üstü yaşlılar da hareketlerindeki, görsel ve işitsel duyulardaki kısıtlılık nedeniyle fiziksel çevrede özürlü sayılabilmektedir. (Babaoğlu 2003).

Yaşlılık; kendi içinde çok çeşitli gruplara ayrılabilir. Yaşlılar, bazı fonksiyonları yapmakta güçlük çekmesi nedeni ile toplum içinde ki görevi, sosyal ve ekonomik durumu değişmiş kişilerdir. Yaşlıları sahip oldukları farklı yeterlilik düzeylerine göre gruplandırabiliriz;

- Dinamik hayatlarını sürdürebilen, tüm gereksinimlerini kendileri karşılayabilen sağlıklı yaşlılar,
- Yatağa bağımlı olmamakla birlikte günlük gereksinimlerini karşılayamayan yaşlılar,
- Devamlı bakıma muhtaç olan yaşlı (Babaoğlu 2003).

Yukarıda anlatılan sebeplerden başka, fiziksel çevreyi kullanan sağlıklı bireylerin de geçici bazı gereksinimleri nedeniyle belirli zamanlarda kısıtlılıkları olduğu görülmektedir. Bu kişilerde kısıtlılıkları devam ettiği sürece özürlü sayılmaktadır. Örneğin; yük taşırken, aşırı yorgunken, hamilelikte, bebek arabası sürerken veya çocuk taşırken, yaşlılıkta çevreye uyumda zaman zaman zorluklarla karşılaşmakta ve fiziksel çevrede özürlü sayılabilmektedirler.

3.3 KULLANICI GEREKSİNİMLERİ

Türk Dil Kurumu Sözlüğü'nde "bir şeyden belli bir amaçla yararlanmak" olarak tanımlanan "kullanmak" sözcüğünden türeyen "kullanıcı" "bir şeyden belli bir amaçla yararlanan kimse" anlamına gelmektedir (T.D.K., 1979).

Kullanıcı tiplerini yapılıırken "mevcut Örgüt, kurum,grup içindeki kullanıcılar, gelecekteki kullanıcılar bulunan çevre toplulukları, dıştan kullanıcılar, tesadüfi kullanıcılar (Bayazit, 1982) olarak sınırlandırıldığı gibi bazen sadece yaşa göre çocuk,genç,olgün,yaşlı (Bayazit, 1982) bazen de kültüre göre beyaz, zenci yada sarı ırk

gibi, zaman zaman da karşılaştırılmalı durumlar söz konusudur. Göçmenler, akıl hastaları, sakatlar vb. (Morval, 1985).

"İnsan gereksinimleri : İnsanların fizyolojik, toplumsal ve psikolojik açılarından, rahatsızlık duymadan yaşamlarını sürdürmeleri ve yaptığı işlerde verimli olmalarına yardımcı olan tüm çevresel ve toplumsal koşullardır. Diğer bir tanımlamayla, insan gereksinimleri bireylerin toplum içindeki görev ve eylemlerini en etkin biçimde yerine getirebilmeleri için gerekli koşullardır" (Arcan& Evcı, 1999).

İnsanın gereksinimleri, mekan düzenlemesinin en önemli belirleyici etkenlerinden birisidir. Mekan oluşturmada, en başta fiziksel, sonra sosyal ve psikolojik gereksinimlerin karşılanması zorunluluğu mevcuttur. İnsanın fiziksel gereksinimlerini karşılayamayacak, onu dış etkenlerden koruyamayacak, güveni sağlayamayacak bir mekanın, diğer işlevleri başarıyla karşılamaları zordur. (Sarı, 2008)

"İnsan gereksinimlerinin" sınıflandırılmasında çeşitli görüşler vardır. Bir görüşe göre; yedi temel ihtiyaç sayılmaktadır; Metabolizma, çoğalma, bedensel konfor, emniyet, hareket, büyüme ve sağlık (Alexander, 1987).

Bir diğeri ise; insanın temel ihtiyaçlarını; fiziksel emniyet, cinsel tatmin, sevgi ifadesi, düşmanlık ifadesi, tanınma emniyeti, kendiliğinden oluşumun ifadesi, kişinin toplumdaki yerinin saptanması, belirli biri insan grubu içindeki üyeliğin sağlanması ve devamlılığın emniyeti ve bir moral düzene ait olma hissi ve kişide yaptıklarının haklı olması inancı olarak sıralanmaktadır (Özsoy, 1983).

Mekan tasarımı insan ve onun gereksinmelerini karşılamak, İnsanları mutlu, huzurlu edecek mekanlar sağlamak amacı ile yapıldığından, insan için gerekli çevresel koşulları yaratmak ve ona uygun nitelikleri bilmek mimar yada plancının görevidir (Sarı, 2008).

"Ancak insan gereksinimleri çok genel bir kavramdır. Mimarlıkta tasarlanan mekanları kullanacak olan insanın çevreden beklediklerine 'kullanıcı gereksinimleri' denmektedir. Bu bağlamda ele alınan insan, genel anlamıyla değil, o mekanı kullanacak olan, tanımı ve niteliği daha belirgin bir insan yani 'kullanıcı' dır" (Arcan& Evcı, 1999).

"Mimarlar, gelecekteki kullanıcıların her birinin ihtiyaçlarını saptayamayacaklarını düşünerek, ortalama kullanıcının ihtiyaçlarını saptamayı öngörmüşlerdir (Özsoy, 1983). Ancak ortalama bir kullanıcı yoktur (Bayazit, 1982).

Ortalama kullanıcının ihtiyaçları karşılandığında, herhangi bir kullanıcının ihtiyaçları karşılanmış sayılmaz (Özsoy, 1983). Bu yüzden değişim içinde olan kullanıcının sürekli belirlenmesi ve her probleme göre ayrı bir belirme çalışması yapılması gerekmektedir" (Bayazit, 1982).

Tasarım yaparken başarılı bir sonuç elde etmek isteyen mimar yada planıcı hazırlamış olduğu mekanı kullanacak "kullanıcıya" yönelik bir tasarım yapmakla yükümlüdür. Bu da kullanıcının kentteki ihtiyaç ve isteklerinin ne olduğunu bilmesi gerektiği anlamına gelir. Bu durumda insanın mekandan beklediği özellikler olarak kabul edebileceğimiz "kullanıcı gereksinimleri"ni fiziksel ve psiko sosyal olarak sınıflandırmak mümkündür (Ünügür, 1989).

3.3.1 Fiziksel İhtiyaçlar

- a. Mekansal ihtiyaçlar
- b. Fiziksel çevre şartlarına ilişkin ihtiyaçlar
- c. Sağlık ihtiyaçları
- d. Emniyet ihtiyaçları

İnsanlar hayatın her düzeyinde olduğu gibi içinde bulunduğu mekan içerisinde fiziksel beklenti içindedir. Bu ise; ortamın kullanıcıyı rahatsız etmemesi, eylemlerine uygun koşulların sağlanması diye tanımlanabilir (Arcan& Evcı, 1999).

Eylem ve davranış örüntülerinin gerçekleşeceği mekanlar için, insan ve ekipman boyutları ve ihtiyaca göre mekansal çeşitlilik ve ölçülendirmenin ele alındığı durumdur. Antropometri ve ergonomi bilimlerinin girdi oluşturduğu boyut ve fonksiyona cevap veren mekan çeşitliliği bu bölümde incelenir (Toka, 1978).

Mekânların veya ortamların özelliklerine göre ergonomik açıdan uygun biçimde hazırlanması önemlidir. Bundan dolayı tasarım sürecinde ergonomik etkenlerin oluşturulması ile ilgili tüm özellikleri saptamak gerekir. Bu özellikler şu şekilde sıralanabilir (Ünügür, 1989).

Eyleme ve mekâna bağlı özellikler: Mekânın özelliğine göre insanın özel bir duruş şeklinin olması veya belli bir eylem için belirli koşulların yaratılması gerekmektedir.

Grup özellikleri:Hazırlanan mekânın belli bir grup özelliğine (yetişkin, genç, çocuk, özürlü, özel özellikli vb.), farklı eylem biçimlerine veya eyleme özel biçimlerde olması gerekmektedir.

İnsana ait bazı özellikler: Mekânların oluşturulmasında insanların bazı genel algısal özelliklerinin bilinmesi, doğru algılanır ortamların oluşturulabilmesi için önemlidir veya algılama açısından dikkat dağıtmayacak nötr ortamların oluşturulabilmesi için önemlidir (Sarı, 2008).

Fiziksel çevre, hem kuramsal hem de uygulamalı olarak, mekânın devamlılığı ile birebir ilişkili bir kavramdır. Fiziksel çevrede engelsiz tasarımlar yapmak ve uygulamak, kullanılan mekânın devamlılığının sağlanması ve o mekânın erişebilirliği ile doğrudan bağlantılıdır. Böylece engelsiz mekânlara ulaşılır.

Kentteki kullanıcıların sağlık ihtiyaçları; Uygun bir fiziki çevre içinde temizlenme, temizleme, su sağlama, pis ve kirli suların atımı, çöp toplama, gıda depolama ve zararlı hayvanlardan korunma şeklinde sıralanabilir (Sarı, 2008).

Yapısal emniyet, deprem, su baskını, heyelan ve yangın gibi afetler, elektrik ve mekanik donanım ve eylemleri gerçekleştirirken olan durumlara karşı emniyet olarak değerlendirilir (Sarı, 2008).

Toplumla bütünleşebilmenin, buradan hareketle kentle ve kentsel işlevlerle bütünleşebilmenin, boyutsal, algısal, idrak ve hareketle ilgili çeşitliliği olan bireylerin özgürce ve bireysel olarak kullanabilecekleri fiziksel mekânlar hazırlamakla ve sunmakla başlayacağı söylenebilir.

Birleşmiş Milletlerin hazırladığı özürlülerin fırsat eşitliğinde kullanılacak standart kuralların 5. Maddesinde fiziksel çevreye erişmenin gerekli olduğundan bahsedilmektedir. Fiziksel çevrenin düzenlenmesinde yer alan mimarların tasarımcıların, mühendislerin ve diğer kişilerin profesyonelce fiziksel çevreye yaklaşımları gerektiği ve bunun için ise daha tasarım aşamasında iken gerekli tedbirlerin ve düzenlemelerin alınmasının şart olduğu, fiziksel çevreye erişebilirlik için gerekli standart ve normların getirilerek, yerel ölçeklerde maksimum kullanılabilirliğin sağlanabileceği anlatılmaktadır (United Nations,1994).

Amerika'da ADA (Americans with Disabilities Act), özürlü kentliler için bir insan hakları düzenlemesi olarak, fiziksel çevre açısından erişebilirliği gerekli ve şart görmüştür (Gleeson, 1998).

Gleeson'un (1998) Golledge'dan (1991) alıntı yaparak belirttiğine göre, çağdaş Batı kentleri özürllüer için başarısız fiziksel tasarımlar sunmuşlardır. Buna göre, özürllü insanların fiziksel erişebilirlik problemleri doğal sınırlılıktan kaynaklanmaktadır ve özürllü insanlar "bozuk mekânlarda" yaşamaktadır. Bu mekân onların dünyasıdır.

Yine Gleeson (1998), Vujakoviç ve Matthews'u (1994) kaynak göstererek, özürllülerin kendi mekânlarının tasarımcıları olduğunu belirtmiştir. Buna göre, özürllüler doğuştan veya sonradan birtakım kısıtlar içerisinde yaşamakta ve çeşitli fiziksel objelerle ve yüzeylerle karşılaşmaktadırlar. Bu birebir karşılaşma sonucunda da doğal olarak tüm mekânı değiştirmek zorunda kalmaktadırlar.

Boyutsal, algısal, idrak ve hareketle ilgili çeşitlilik gösteren insanların, kentsel yaşam içerisinde, toplumsal yaşama ayak uydurmaya çalışırken birtakım olumsuzluklara maruz kalırken, bu olumsuzluklar insanı etkilediği kadar aileyi, toplumu ve dolaylı olarak da devleti etkilemektedir.

3.3.2 Psiko-Sosyal İhtiyaçlar

- a. Mahremiyet
- b. Davranışsal boyutlar
- c. Estetik

Boyutsal, algısal, idrak ve hareketle ilgili çeşitliliği olan bireyler kentteki diğer sağlıklı insanlar gibi bazı sosyal ihtiyaçları vardır. Ancak engellerinden dolayı, birçok kısıtlama ile karşılaştıkları, toplum tarafından yanlış anlaşıldıkları ve çevreden gelen sosyal baskılardan dolayı da yalnızlığa itildikleri görülmektedir. Sosyal çevreden gerekli ilgiyi ve yardımı bulamayan özürllü ise, daha birçok sınırlamalar ve etkenlerle yüz yüze kalmaktadır.

Psiko-sosyal gereksinimler kullanıcının kültür grubuna, yaşamına ve cinsiyetine göre değişen kişisel (toplumsal, çevresel veya bölgesel izler taşıır; gelenek ve görenek vb.) gereksinimlerine ilişkin özelliklerdir (Aydınlı, 1996).

Mahremiyet duygusu; insanın hayatını sürdürebilmesi için en temel davranış biçimlerinden biridir. Mahremiyet korunan mekanı elde etmek için gerekli olan bir etkidir. Bir çevre/meکان kendimiz için güvenli değilse mahremiyet duygusu da elde edilmemiş olur. Mahremiyet kişiler veya grupların diğer kişiler veya gruplarla görsel, işitsel ilişkilerinin kontrol edilmesidir (İlgın, C., Hacıhasanoğlu, O.,2006).

Kullanıcıların Davranışsal Boyutları; tüm fiziki ölçülendirmenin dışında psikolojik faktörlerin ışığında, kişilerin eylem ve davranışları için gerekli boyutlardır.Eylemler için gerekli olan koşullar, meکانın boyutları, biçimi, düzenleme içindeki yeri, sirkülasyonla olan ilişkileri, donatı, tesisat gibi özelliklerine etki etmektedir. Bunun yanında, kişilerin, kültürlerden kaynaklanan eylemlerin yapılış biçimindeki farklılıklar da mekanı değişik yönlerden etkiler (Sarı, 2008).

İnsanlarda estetik değer yargıları; yaş, cinsiyet, eğitim durumu, etnik veya bölgesel köken, milliyet, olayın değerlendirildiği zaman-dönem, çağdaşı zamandaki diğer oluşumlar, sosyal değer yargıları, meکانın türü, mekana bağlı eylemler vb. birçok kriterle göre oluşur ve de kişilere göre de değişir.Kişilerin girdikleri mekanı değerlendirdikleri estetik ölçülere bakıldığında renk, doku, biçim, vb. gibi kriterler devreye girmektedir (Aydınlı, 1993).

3.4 BÖLÜM DEĞERLENDİRMESİ

Kentteki tüm kullanıcılar fiziksel, sosyal ve ekonomik farklılıklar göstermektedir. Bu farklılıklar fiziksel mekana yansımaktadır. Kenti oluşturan tüm fonksiyonlara erişilebilirliği de etkilemektedir. Özellikle boyutsal, hareketsel, idrak-algısal olarak çeşitlilik gösteren kullanıcıların fiziksel mekana erişimi ve kente katılımı kısıtlanmaktadır. Bu da göstermektedir ki, kentteki birçok fiziksel çevre uygulamaları sağlıklı hiçbir engeli olmayan kullanıcılara göre yapılmaktadır. Kentteki diğer kullanıcı grupları (görme fiziksel ve zihinsel engeli bulunan kullanıcılar ve hamile, yaşlı, çocuklu kullanıcılar) göz önüne alınarak fiziksel çevreler özellikle kamusal alanlar ve meکانlar oluşturulmamaktadır. Nitekim herkesin hayatının bir bölümünde belirli bir engelle karşılaştığı düşünülürse, fiziksel mekanda yapılacak tüm uygulamalar aslında kentteki tüm kullanıcıları etkilemektedir.

Kentsel ölçekten mekânsal ve yapısal ölçeklere inildiğinde de fiziksel anlamda kullanılabilirliğin sağlanması gerekmektedir. Bina iç kullarılarının, giriş çıkışlarının, ulaşım araçlarının, kaldırımların, yolların, meydanların kısaca kara, deniz ve hava kullarılarına ait tüm düzenlemelerin özürllere göre yapılması gerekmektedir.

Toplumda özürllü olarak belirtilen kişi, mekânı tek başına kullanabiliyorsa ve mekân engelsiz ise, kişi bir anlamda özürllü sayılmayacaktır. Bunun için ise tasarım ve planlama aşamasında, yolların, konut alanlarının, kamusal alanların ve yapıların, çalışma alanlarının ve dinlence/eğlence/spor kullarılarının en küçük ayrıntıda ele alınması ve buna uygun düzenlemeler yapılması gerekmektedir.

Tüm kullarıların erişilebilirliğini düşünerek fiziksel çevredeki uygulamalar geliştirilmeli, kentteki herkesin erişilebilir, sağlıklı bir çevrede yaşaması sağlanmalıdır. Bu durum belirli özür gruplarına yönelik mimari ve kentsel tasarımlar yerine, tüm kullarıların erişilebilirliğini sağlayacak uygulamalar yapılmalıdır.

4. ERİŞİLEBİLİRLİK KAVRAMI

4.1 TANIMI:

Erişebilirlik, kentte yaşayan bütün bireylerin, kentin sunduğu kamusal hizmetlerin tümüne ulaşabilmesi demektir. Bu, kenti paylaşan her bireyin en doğal hakkıdır. Kentleşmenin, kente ait kararlara katılabilmenin ve o yere aidiyet duyabilmenin önemli bir bileşenidir.

Kentler kamu yararı ilkesinden beslenen tasarımlarla kentte yaşayan herkesi gözetmek ve içermek zorundadır. Özellikle kamusal alanlar, bireylerin bir araya gelerek kent kültürünü geliştirdiği ve sosyal etkileşime sahne olan kentin bir parçası durumundadır. (Madanipour, 1996)

Erişilebilirlik, kentteki tüm fonksiyonların birbirleriyle bağlantısını ve kentin sosyal kültürel ve ekonomik olarak gelişimini sağlayan, kamusal alanların kullanımını etkileyen, şehir planlanma ve tasarım sürecinde düşünülmesi gereken önemli unsurlardan biridir.

Bu açıdan bakıldığında erişilebilirlik, insanların yaşam kalitesini artırmak amacıyla temel ihtiyaçlarına ulaşma özgürlüğü ya da yeteneği olarak tanımlanabilir. Erişilebilirlik, sadece sağlıklı bir birey için değil tekerlekli sandalye kullanıcıları, pusetli anneler, yaşlılar ya da çocuklara da adaletli bir şekilde hitap etmelidir (Evcil, 2009).

Yaşanabilir bir kent oluşturmak için önemli kriterlerden biri de erişilebilirliktir. Bu kriterler içerisinde erişilebilirliğin iyi bir şekilde sağlanması diğer kriterlerin yani sosyal hayata yönelik önemli kazanımların sağlanmasında etkili olacaktır (Moughtin, 1992).

Yaşayan kentlerde nitelikli kentsel mekân düzenlemeleriyle, kent içinde yaya güvenliği sağlanabilmekte, sağlıklı yaşam için gereken kentsel çevreler yaratılabilmektedir. Bireysel ve toplumsal açıdan sosyal gelişimin sağlanması ve toplumsal yaşamın oluşması, kent içi gelirin arttırılması gibi kazanımlar sağlamaktadır (Şahin, 2006).

Erişilebilir bir yapılı çevre toplumdaki bireylere eşit haklara sahip olduğu özerklik kazanılan ekonomik ve sosyal hayatlarına devam etmelerini sağlayan bir unsurdur. (European Commission, 2003)

Toplum içindeki yaşlıların, özürlü bireylerin ve çocukların da erişiminin kolayca sağlanması ve kontrolü önemlidir. Kent içinde sürekliliği olan bir yaya sirkülasyonunun olması güvenli yaya aksları, özürlü, yaşlı ve çocuklar için tasarlanmış mekânların güvenli kullanımının sağlanması da önemlidir. (Çulcuoğlu G.&Oğuz D., 2000)

Kamusal alanlardaki tüm kullanıcıların erişilebilirliği, toplumun sosyal ve kültürel olarak gelişimini sağlamaktadır. Kamusal alanda tüm yaş ve kullanıcı gruplarının birarada bulunması kişisel gelişim için önemli bir unsur olmaktadır.

Kırsal yerleşmelerde çocuklar günün büyük bir bölümünü yetişkinlerin yanında geçirebilmekte, günlük yaşamın rutin işleyişini, izleyerek öğrenebilmektedir. Modern kentlerde ise yoğun trafik ve güvenlik sorunları çocukların bu özgürlüğünü elinden almaktadır. Bu anlamda, araç trafiğinden ayrılmış, kendi içinde rahat dolaşım olanağı sağlayan kentsel mekânların varlığı büyük bir potansiyeldir. Aynı şekilde yaşlıların gençlerle bir arada olup, aynı mekânı paylaşabilmeleri, onların toplum ile bütünleşmelerini sağlarken, yalnızlık duygusundan da uzaklaşmalarında yardımcı olmaktadır (Alexander 1977, 2002).

Bu da erişilebilirliğin kentteki sosyal yaşamda ve kişisel gelişimde önemli bir unsur olduğunu göstermektedir.

Lynch iyi bir kent formunun “ulaşılabilirlik” ilkesini sağlaması gerektiğini ve insanların birbirlerine, aktivitelere, servislere, bilgiye ve mekânlara ulaşmasını sağlaması gerekliliğini ifade etmektedir (Lynch, 1984).

Sürmen, erişilebilirliği; ülkelerin, şehirlerin, mekânların, binaların; toplumsal bünyelerin, toplumsal konumların, çalışma alanlarının, sosyal-kültürel faaliyetlerin; yani kısaca hayatın doğal akışında temel kabul edilecek tüm fonsiyonların tüm kullanıcılara açık olması olarak tanımlarken, özürülerin, yaşlıların, hasta bünyeli insanların, çeşitli fiziksel farklılıkları olan insanların, çocuk arabası süren annelerin, kadınların ve çocukların kentte rahat erişimini sağlayacak bir kent düzleminin bulunmadığını ve hangi insanlık durumlarında bulunurlarsa bulunsunlar, bütün

insanların hayatın tamamına katılmalarını sağlamaya yönelik çabaların toplumun yararına olacağını belirtmektedir (Sürmen, 2009).

2003 yılında hazırlanan “Avrupa’da Herkes İçin Erişilebilirlik” raporunda² ;

“Bir bireyin toplumda kendi haklarına sahip olması için çevredeki birçok fonksiyona ve yapıları çevreye ve yaşadıkları ortamlardaki tüm fonksiyonlara rahat ulaşabilmeleri gerektiğini ve erişilebilir bir ortamda bir bireyin eğitim öğretim almak, iş olanaklarından faydalanmak gibi hayatını devam etmesini sağlayan fonksiyonları yerine getirmesine olanak sağladığı, erişilebilirliğin, sadece toplumda azınlık olarak kabul edilen fiziksel ve görme engellileri değil herkesi ilgilendirdiği” belirtilmiştir

Erişilebilirlik politikası, sadece engelli grubuna yönelik olanların haklarını gözeterek değil toplumdaki tüm bireyleri kapsayan geniş bir perspektifte ele alınmalı ve yapıları çevreyi günlük kullanan bireylere göre değil diğer kullanıcıların özellikleri gözönüne alınarak diğer insan gruplarını da dikkate alınmalı ve buna bağlı olarak kamusal alanlar insan haklarını gözeterek tüm yayaların erişilebilirliklerinin rahat güvenilir ve kolay olmasını sağlamalıdır. (European Commission, 2003).

4.2 KULLANICI DURUMUNA GÖRE ERİŞİLEBİLİRLİK İHTİYAÇLARI

Aslında kentçi ulaşımın “tüm kullanıcılar” için tasarlanmış olması gerekir. Başka bir ifadeyle bir grubu öne çıkarmak, avantajlı veya dezavantajlı konumuna sokmak kentçi ulaşımın mantığına aykırıdır. Kentler insanlar için yapılmıştır ve hareketlilik de bir kentlinin en doğal hakkıdır. Ancak maalesef uygulamadaki hatalar sonucu gerçekten bir grup kentli (engelliler, yaşlılar, çocuklar, hamileler, geçici sakatlığı olanlar) ulaşımında dezavantajlı konumuna düşmektedir. Bu nedenle erişilebilirliği temelde iki aşamada ele almak mümkün olabilir:

Kent fiziksel mekânının erişilebilirliği (kamusal alanlar, yaya yolları, alt-üst geçitler, yaya geçitleri, duraklar, meydanlar ve parklar)

² “2010:A EUROPE ACCESSIBLE FOR ALL” Report from the Group of Experts set up by the European Commission, October 2003 raporundan düzenlenmiştir.
Kaynak:<http://www.ozida.gov.tr/raporlar/uluslararasi/ab/ABdokumanlar/europaaccessibleforall.pdf>

Ulaşım araçlarının erişebilirliği (toplu taşıma araçlarının tümü)

Erişebilirlik tıpkı bir zincirin halkaları gibi çalışır. Halkalardan birinin eksikliği erişebilirliğin sağlanamaması anlamına gelir. Bu nedenle iki aşamanın da titizlikle değerlendirilip çözüme kavuşturulması gereklidir. Çözümler çoğu kere uygun eğimli bir rampa koymak kadar ekonomik ve basittir (Evcil, 2009).

Kentteki tüm kullanıcılar farklı fiziksel ve anatomik çeşitliliklerine göre kentsel çevrede bir çok engelle karşılaşmakta, çevre koşulları ve kullanıcının erişilebilirliğini kısıtlayan tüm çevresel problemler çocuklu anneler, ağır yükü olan kişiler, hamile bayanlar, yaşlılar, çocuklar, ve hatta sağlıklı, herhangi bir problemi olmayan bireylerin erişilebilirliğini zorlaştırmaktadır.

Avrupa Özürlüler Komisyonu raporunda Dünyada yaşlı nüfusun arttığı belirtilmektedir (European Commission, 2003).

Ülkemizde genç nüfus oranının fazla olması, gelecek 30 yıl içerisinde yaşlı nüfusun artacağı ve bu nüfusun yaşlılarını idame ettirmek için gerekli yapılı çevrenin oluşturulması gerektiği gerçeğini değiştirmemektedir.

İçinde yaşadığımız kentler herkese eşit hizmet sunmalıdır. Kentteki kullanıcıların yüzde 12'sini kapsayan özürlüler, yaşadıkları kentte bu haktan mahrum kalmaktadır. Onları evlerinden çıkamaz ve toplumla bütünleşemez hale getiren nedenlerin başında da fiziksel çevre bileşenleri gelmektedir. Yanlış tasarlanmış ve uygulanmış fiziksel çevre nedeniyle hergün herkesin yaptığı sıradan eylemler, özellikle özürlüler için yapılamaz hale gelmektedir.

Standart gereksinimlere uygun biçimlenen kentler, sağlıklı kentler değildir. Çünkü sorun sadece özürlü bireylerin günlük gereksinimlerinin karşılanması olarak düşünülmemelidir (Yavaş, 2002).

Erişilebilir bir kent, özürlü haklarını hassasiyetle gözeten ve tüm kullanıcıları kapsayan uygun mekânlar üretmelidir.

4.3 ÖZÜRLÜLER İÇİN KAMUSAL ALANLARIN ERİŞİLEBİLİRLİĞİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER

Yapılaşmış çevrede erişebilirlik koşulu, karmaşık bir mekanizmaya sahiptir, ama kamusal alanların özürlü insanlarca erişilebilirliği üzerine yayınlanmış muhtelif çalışmalara göre, erişilebilirliği etkileyen faktörler iki ana başlık altında incelenmektedir (EVCİL, 2009).³

1. Yetersiz tasarlanmış yapılaşmış alanlar

2. Hukuki durum

Yetersiz tasarlanmış yapılaşmış alanların oluşmasının nedenleri değerlendirildiğinde;

- Tasarım eğitiminde özrürlük ile ilgili bilgi eksikliği
- Bilinçsiz ve isteksiz yerel yönetimler
- Geçmişten gelen tasarım eğitimindeki estetik standartların gözetilmemesi
- Estetiğe fiziksel çevre koşulların düzeltilmesinden daha çok önem verilmesi

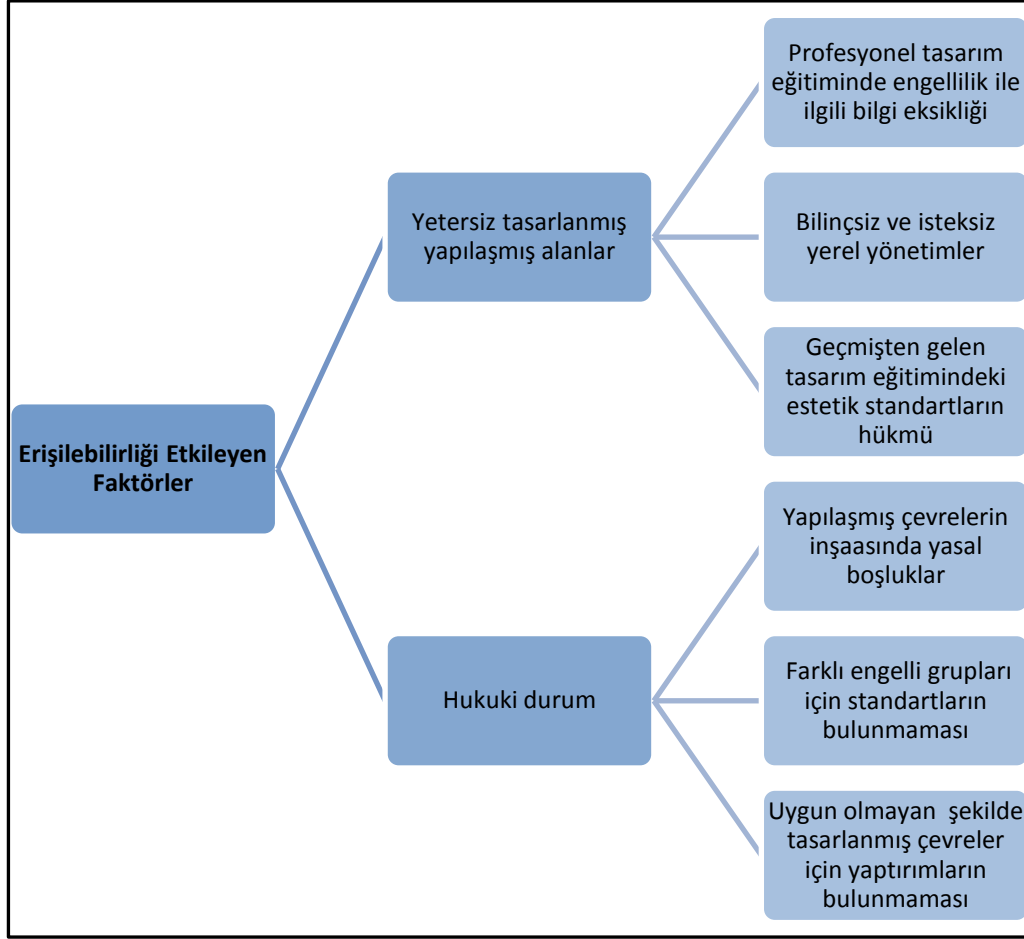
görülmektedir.

Hukuksal ölçülerde değerlendirildiğinde,

Yapılaşmış çevrelerin inşasında yasal boşlukların bulunması; tüm kullanıcıların kentteki erişilebilirliğini sağlamak adına oluşturulmuş yönetmeliklerin, farklı özürlü gruplar için getirilmiş standartların ve uygun olmayan şekilde tasarlanmış çevreler için yaptırımların bulunmaması kentteki erişilebilirliği etkilemektedir.

Evcil, erişilebilirliğin özellikle konuyla ilgili çalışan şehir plancıları, mimarlar, peyzaj mimarları ve diğer teknik meslek gruplarıyla çözümlenebileceğini, bu meslek gruplarının yaptıkları çalışmalar ile özürülülerin günlük yaşamlarındaki erişebilirliklerin doğrudan etkilenebileceğini ve mimari engellerden dolayı kentsel çevredeki problemlerin aslında sadece özürlü insanların bir sorunu olmayıp tüm kullanıcıları etkilediğinden bahsetmektedir. Çevre, kendi ihtiyaçlarına uygun olarak tasarlanmış değilse herkes engellenmektedir. Bu sorun, kentlerin çoğunda ortaya çıkan mimari özürülük (sakatlık) olarak tanımlanmaktadır.

³ Ayşe Nilay EVCİL'in "Wheelchair accessibility to public buildings in İstanbul" makalesinden derlenmiştir.



Şekil 4.1 : Erişilebilirliği Etkileyen Faktörler

Kaynak: (EVCİL, 2009)

Mimari özürlülük mimarlar tarafından koyulan bir sınırlamadır. Yetersiz yapılaşmış çevre yetersiz tasarımların bir sonucudur. (Goldsmith, 1997)

4.4 KAMUSAL ALANLARDA TÜM KULLANICILARIN ERİŞİLEBİLİRLİKLE İLGİLİ KARŞILAŞTIKLARI PROBLEMLER

Boyutsal, algısal, idrak ve hareketle ilgili çeşitlilik gösteren tüm kullanıcıların Kamusal alandaki erişilebilirlik gereksinimleri değişmektedir.

Bu gereksinimlerin tümünü karşılamayan kamusal alanlarda her kullanıcı grubunda oluşan çeşitlilikten ötürü kentte birçok sorunla karşılaşmaktadır. Örneğin görme özürlü bir kullanıcı için doğru tasarımı yapılmamış bir uygulama fiziksel engeli bulunan kişinin, bebek arabalı bir annenin hareketini kısıtlamaktadır. Buna göre tüm kullanıcılar için fiziksel çevredeki erişilebilirliği engelleyen problemler iyi tespit edilmeli, buna ilişkin uygun çözüm önerileri üretilmelidir.

Buna göre kentteki tüm kullanıcıların erişilebilirliğini kısıtlayan fiziksel çevre problemleri genel olarak şöyle ifade edebiliriz.⁴ (Fiziksel Engelliler Vakfı, Mimar Sinan Üniversitesi ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2006)

1. Yüzeyle Bağlı Problemler
2. Kent Donatılarına Bağlı Problemler
3. Yaya-Trafik İlişisine Bağlı Problemler
4. Doğal Engellere Bağlı Problemler
5. Diğer Engellere Bağlı Problemler

4.4.1 Yüzeyle Problemleri

Yanlış malzeme seçiminden, farklı malzeme kullanımından ya da farklı zamanlarda yapılan tamirat v.b. uygulamalar nedeni ile oluşan malzeme değişikliklerinden kaynaklanan yüzeyle oluşmuş kot farklılıklarını veya bozulmuş yüzeyleleri içermektedir:

Kullanılan malzeme ve yer özellikleri dikkate alınmadan yapılmış tasarım ve yanlış uygulamalar nedeni ile zamanla kullanıma bağlı olarak malzemenin kırılması veya bozulması ile oluşan yüzeyledeki kot farklılıkları.

Mevcut eğitim ve koşulların dikkate alınmaması sonucu oluşan çözümler ve uygulamalar.

Yaya yürüme alanı içinde uluslararası standartlarla belirlenen kabul edilebilir ölçüler dışında kot farklılıkları yaratan tasarım ve uygulamalar.

4.4.2 Yaya-Trafik ilişkisi Problemleri

Cadde veya sokaklarda yayanın araç trafiğini keserek karşıdan karşıya geçtiği noktalarda karşılaşılan problemler başta olmak üzere, ışıklar, kaldırım ve yol bağlantısını kuran rampalar, üst geçitler, metro girişleri, yaya akışını önleyen kaldırım işgallerini içermektedir:

- Dengesiz yol yüzeyi.

⁴ Fiziksel Engelliler Vakfı, Mimar Sinan Üniversitesi ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin 2006 yılında yapmış olduğu "Fiziksel Çevrenin Engelli Gereksinimleri Doğrultusunda Uyumlandırılması Amaçlı Pilot Proje Mecidiyeköy-Taksim Alan Çalışması" raporundan derlenerek oluşturulmuştur.

- Kılavuzu şeritlerin eksikliği.
- Geçitlerde ki uyarı işareti eksikliği.
- Trafik uyarı ve sinyallerin eksikliği nedeniyle oluşan tehlikeler.
- Yayaların rahat hareketini kısıtlayan yetersiz yol genişlikleri,
- Kabul edilebilir ölçülerin dışında kalan yüksekliklerdeki yol-kaldırım ilişkisi yükseklik<12 cm olması.
- Yol ile kaldırım arasında ya da kot farklılıkları içeren yaya alanlarında, geçiş rampalarının yüzde8'den fazla eğimde yapılması.
- Geçiş noktalarında rampaların karşı karşıya gelmeyişi.
- Yaya geçişlerinin, kavşak ve köşelerde tam dönüş noktalarında yer alması.
- Yaya yürüme alanlarının, dükkanlar, geçici panolar ve araçlar tarafından işgali.
- Üst ve alt geçitlerde, metro girişlerinde önceden bilgilendirme ve uyarının olmayışı ve bu geçitlerin yaya akışını engelleyecek biçimde kaldırım içinde yer alması ve kaldırımı daraltması.
- Park alanlarının yetersizliği
- Park geçişinin yetersiz genişliği
- Özürlüler için park alanı ayrılmaması
- Park alanlarının boyutlarının yetersizliği

Ortopedik veya görme özürlülerin, bina giriş ve çıkışlarının, asansörlerin merdivenlerin, kapıların, pencerelerin, yeterli genişlikte olmayan yaya yollarının ve alanların kullanımında zorlandıkları görülmektedir(Andaç, G., 1997).

Kamusal alanlarda, kapalı mekânlarda oturma, bekleme, dinlenme yerlerinde, tuvalet ve banyolarda, asansörlerde, merdivenlerde ve geçiş alanlarında (avlu, koridor) ortopedik özürlüler ve fiziksel kısıtlılığı olanlar için yeterli hareket alanının sağlanmamış olması, kullanıcılarının çeşitli sorunlar yaşamasına neden olmaktadır(Andaç, G., 1997).

4.4.3 Kent Mobilyaları ve Diğer Donatıların Oluşturduğu Problemler

Altyapı , Servis ve diğer donatılar olmak üzere 3 başlıkta yer almaktadır.

4.4.3.1 Altyapı Donatıları

Yaya yürüme alanı içinde, yaya akışına engel teşkil edecek konumda yerleştirilen elektrik, telefon, doğalgaz kutuları, yangın muslukları, duyuru, reklam panoları ile yüzey engeli yaratan altyapı kapaklarının (rögar, mazgal) oluşturduğu problemleri içermektedir:

Trafo, santral, yangın musluğu gibi elemanların yaya kaldırımında, yaya akışını engelleyecek biçimde yerleştirilmiş olmaları.

Yaya yürüme alanı içinde yer alan altyapıya ait mazgal ve rögar kapaklarının, bitmiş kaldırım yüzeyinden farklı kotta yer alması.

Mazgal kanallarının standartlarda belirtilen ölçüden farklı yönlerde yerleştirilmiş olmaları, yaya geçiş alanlarında yer almaları.

Aydınlatma araçları yerlerinin özellikle dar olan yaya yürüme alanları ortasında yer almaları, işlevini bitiren aydınlatma direklerinin halen duruyor olmaları, yan yana birden fazla aydınlatma direği bulunması ve bu elemanların özellikle kavşak, köşe gibi noktalarda veya yaya geçiş akslarının önünde bulunmalarıdır.

4.4.3.2 Servis Donatıları

Kent bütününde hizmet veren otobüs durakları, telefon kulübeleri, büfeler, çöp ve geri dönüşüm kutuları, oturma bankları, bankamatik, akbil gişeleri v.b. elemanlara ulaşabilme ve kullanabilme zorluğu ile bu elemanların yaya sirkülasyon alanı içinde geçişi engelleyecek konumda yer almalarından kaynaklanan problemleri içermektedir:

Otobüs durakları; özellikle kaldırımın dar olduğu yerlerde kapalı durakların varlığı, duraklarla otobüs-yaya mesafesinin ölçsüz olması.

Telefon kulübesi, çöp, büfe, geri dönüşüm kutularının dar kaldırımlarda ya da geçişi engelleyecek şekilde yerleştirilmesi.

Bankamatiklerin, otomatik bilet cihazları, telefon kabinlerinin v.b. fiziksel özürülülerin erişimine ve kullanımına uygun konumda yerleştirilmemeleri ve bunlarla ilgili bilgilendirme ve yönlendirme levhalarının olmamasıdır.

4.4.3.3 Diğer Donatıların Oluşturduğu Problemler

Tabela yön işaretleri, semt isimleri, cadde adları ve numaraları dahil, bilgi işaretleri, reklam panoları, çiçeklikler vb.

Bilgilendirme, uyarı ve reklam amaçlı panoların yaya alanlarında, geçişi engelleyecek yerlerde olması, yüksekliklerinin standartlarda belirtilen ölçülerde olmaması,

Yenilenen her levha, pano v.b. eleman için, eskisinin yerinde kalması nedeni ile aynı çevrede birden fazla direk v.b. nin varlığı ve beraberinde getirdiği görüntü kirliliği ve gereksiz yaya alanı işgallerinin oluşturduğu engeller

Dükkan, bina v.b. girişlerinde kot farkından kaynaklanan merdiven çözümü ile yaya alanı işgali.

Yaya yürüme alanı içinde gelişi güzel yerleştirilmiş çiçeklikler.

Tekerlekli çöp konteynırlarının yerlerinin tam belli olmaması.

4.4.4 Doğal Engellerin Oluşturduğu Problemler

Peyzaj elemanlarının (ağaç, çalılık vb.) ve topografyanın oluşturduğu problemleri içermektedir:

Mevcut Peyzaj elemanları kaldırım ilişkisinde yaya geçişini zorlayacak biçimde kaldırımın ortasında yer alması.

Sonradan yapılan yeşillendirme ve ağaçlandırma çalışmalarında, kaldırım genişlikleri ve yaya geçişlerinin dikkate alınmaması.

Mevcut topografyanın dik olduğu yerlerde özürülüler için uyarı ve bilgilendirmenin olmamasıdır.

Eğime bağlı yapılan merdivenler ve özellikle merdivenli kaldırımlarda korkulukların olmayışı, malzeme ve uygulamada standartların dikkate alınmaması.

Topografyaya bağlı olarak kaldırım ve bina girişleri arasında oluşan kot farklılıkları içeren uygulamalarda koruyucu önlem alınmamış olmasıdır.

4.5 ERİŞİLEBİLİRLİKLE İLGİLİ STANDARTLAR

Yapılaşmış çevrenin planlanmasında teknik değerlendirmeler ve tasarım hükümleri veya tedbirleri beraber değerlendirilmektedir. Bu çalışma, açık ve rekreasyon alanları, yerel ve yaya yollarının tasarımını içermektedir.⁵

Hedef grup beş ana kategoriden oluşur:

- (a) Tekerlekli sandalye kullanıcıları
- (b) Sınırlı yürüme yeteneklerine sahip insanlar
- (c) Görmeyen kişiler
- (d) Kısmen görüşlü kişiler
- (e) İşitme özürü kişiler

Önerilen önlemlerden zihinsel özürüler dahil, aşırı fiziksel boyutta olanlar, kol veya el fonksiyonel özürü insanlar gibi diğer kategorilerdeki insanlar da bazı ölçüde yararlanabilir. Söz konusu standartlar Birleşmiş Milletler tarafından hazırlanan standartlar olup yapıyı çevredeki engel grupları ve bu engel gruplarının teşkil ettiği sorunlar ve bu engellere yönelik gerekli standartlar sunulmaktadır. (Birleşmiş Milletler Özürü Komisyonu)

4.5.1 Yüzeye Bağlı Standartlar

Erişilebilir bir yolun yüzeyi pürüzsüz sürekli ve kaymayan bir zeminde olmalıdır.

Yolda bulunan, yola bitişik, farklı yükseklikte ve farklı yüzey içeren bölgelerin, yol ile farklılaşmasını göstermek için yer kaplamalarında, farklı renk ve doku ile belirtilmelidir.

Kesişen yolların ortak bir düzeyde uyumlu olması gerekir (Birleşmiş Milletler Özürü Komisyonu, 2006).

Görme özürü yayaların yaya yollarındaki farklı kullanım alanlarının net bir algılamaları için, ürün türü değişse bile aynı forma sahip ürünlerin kullanılması önerilmektedir (İBB, 2010).

⁵ Accessibility for the Disabled A Design Manual for a Barrier Free Environment <http://www.un.org/esa/socdev/enable/designm/index.html> BM 'in Erişilebilirlik Standartları derlenmiştir.

Eğimli yaya ve araç yollarında, kaymayan, kanallı yüzey dokusu işlenmiş kaplama malzemeleri tercih edilmelidir.

Rampaların yüzeyleri; sert, stabil, kaymaz ve çok az pürüzlü (pürüzlülük yüksekliği 20 mm'den küçük) özel ürünlerle kaplanmalıdır.

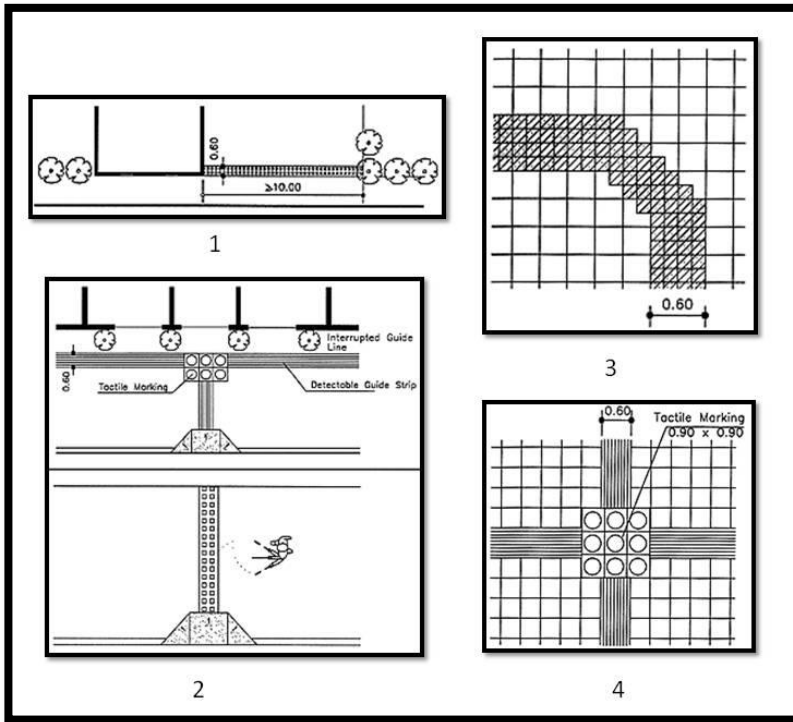
Yaya yolunda bulunan merdivenlerin yürüme yüzeylerinde pürüzlü, kaymayı önleyen kaplama kullanılmalıdır; gerektiğinde merdivenin üzeri kapatılmalıdır. Basamak yüzeyleri ve yükseklikleri ayrı renkte ürünlerle kaplanmalıdır.

4.5.1.1 Kılavuz Şeritler

Bir kılavuz şerit, bir çizgi veya yol yüzeyinde aşağıdaki şekildeki gibi görmeyen yayaalar için yönlendirmeyi kolaylaştırmak amacıyla inşa anlamındadır:

(a) kılavuz şerit eksikleri değiştirmek, doğal boşlukları doldurmak amacıyla 10,00 m'den fazla olmalıdır.

(b) yaya geçitleri için kılavuz için (Rampaları bordürleri görmek; yaya geçitleri için kullanılmalıdır (Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu, 2006).



Şekil 4.2 : Yol Yüzeyleri Kılavuz Şeritler

Kaynak: (Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu, 2006)

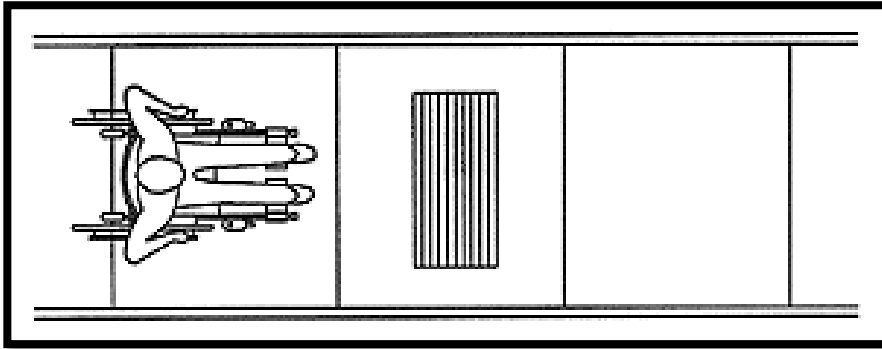
Seyahat yolu, görmeyen kişinin uzun beyaz bir baston kullanarak tespit edeceği kolaylıkta olmalıdır. Doğal kılavuz çizgileri (bkz.Şekil 3.6) ve rehber şeritler seyahat rotaları tanımlamak için kullanılır (Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu, 2006).

Kılavuz şeritler basit ve düzenli bir şekilde yerleştirilmelidir. Kılavuz şeritlerinin yakınında, Görme özürlüleri yanıtacak rögar kapakları drenaj girişleri olmamalıdır (İBB, 2010).

Yol yüzeyi, sabit olmalı, iyi konumlanmalı ve kaygan olmamalı ve yapısı serbest olmalıdır.

Yaya kaldırımı her iki yanında yer alan kılavuz bant için kanallı ürünler; engeller, yaya geçitleri, merdivenler, rampalar, duraklar araç ve otopark giriş / çıkışları gibi yaya kaldırımı dışındaki alanlarda ve bu alanların başlangıç ve bitiş bölümlerinde kılavuz bant için kabartmalı ürünler kullanılmalıdır (İBB, 2010).

Görme sorunları olan insanları destekleyecek olan Kılavuz şeritler, tek renk ve çevredeki yüzey ile kontrast olmalıdır (Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu, 2006)



Şekil 4.3 : Yol Yüzeyindeki Kılavuz Şeritlerin Yüzey Açısı

Kaynak: (Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu, 2006)

Mekandaki kılavuz şeridinin yönü seyahat rotalarındaki değişim yönünde, yavaş yavaş değişmelidir.(bkz. Şekil 3.6)

Kılavuz şeritlerin sırt profili(yönlenmesi) hareketin ana yönüne paralel ve hareket problemi olan kişilere engel olmayacak biçimde bitişik yol yüzeyinin üst tabakasına gömülmüş olmalıdır (Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu, 2006).

Kılavuz şeritlerdeki Kauçuk karolar, tercihen 0,90 m X 0,90 m minimum boyutlarında olmalı ve kılavuz yolların bir çok yönlere ayrıldığı noktalarda kılavuz çizgileri, yollara

karşı çapraz şeritler halinde yapılmalıdır (Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu, 2006).

4.5.2 Yaya Trafik İlişkisine Bağlı Standartlar

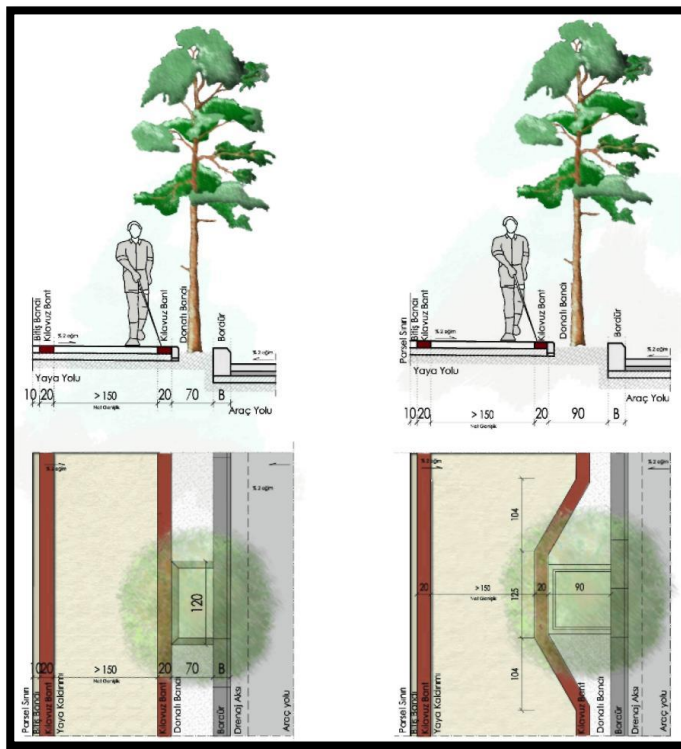
Yaya yollarındaki bütün düzenlemeler fiziksel özürülerin (yürüme özürülü, tekerlekli sandalyeye bağımlı özürülü, kolları ve elleri özürülü olan), görme özürüler (görme zorluğu çeken ve görmeyen) ve işitme özürülerin (işitme zorluğu çeken ve duymayan) gereksinimleri esas alınarak yapılmalıdır (İBB, 2010).

4.5.2.1 Yaya yolu Genişliği

Görme özürülerin yönlerini kolay bulması için, yaya alanları net, basit düzgün geometrik biçimlerde düzenlenmelidir.

Görme özürüler için, yaya yolu net genişliğinin her iki yönünde baston ile dokunarak algılanabilecek en az 20 cm genişliğinde yol gösterici kılavuz bantlar düzenlenmelidir.

Yaya yolu net genişliği, en az 150 cm olmalıdır, Bu ölçü genişliğin sınırlı olduğu yollarda 125 cm' ye düşürülebilir.



Şekil 4.4 : Yaya Yolu Genişliği

Kaynak:(İBB, 2010)

İki yönlü tekerlekli sandalye trafik geçitinde minimum genişlik 1,50 m. Tercih genişliği 1,80 m.'dir (Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu, 2006).

Kazı ve yol çalışmaları seyahat güzergahı içinde geçici engel oluşturur. Kolayca tespit edilebilmesi ve güvencilik nedeniyle sürekli engeller tarafından (iskele ve çitler gibi) tarafından korunmalıdır. Bariyer yüksekliği 0,75 m ve 0,95 m arasında olmalıdır. Bariyerinin alt ve yolun yüzey arasındaki mesafe 0,10 m'yi geçmemelidir (Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu, 2006).

4.5.2.2 Rampalar

Yaya kaldırımında bulunan yükseklikler özürllülerin zorlanmayacağı ölçülerde tutulmalıdır. Yaya yolunun bu bölümlerine özürllülerin hareketlerini rahat ve yorulmadan yapabilecekleri eğimler verilmelidir. Özürllülerin kullanacağı eğimli yollarda, ilk tercih rampadan yana kullanılmalı, rampa yapılmasının mümkün olmadığı durumlarda merdiven kullanılmalıdır (İBB, 2010).

Kaldırım rampaları görmeyen yayaların karıştırmaması için, yaya akışının normal hattı dışında konumlandırılmış olmalıdır (Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu, 2006).

Kaldırım rampaları, su biriken yerlerden uzakta olmalıdır.

Kaldırım rampa genişliği eğimli tarafı hariç en az 0,90 m. olmalıdır. Tavsiye genişliği 1,20 m.dir.

Rampa eğimi, tekerlekli sandalyeli ve bastonlu özürllülerin de kullanacağı düşünülerek yüzde 6'dan fazla olmamak koşulu ile güvenlik ve rahatlık ön planda tutularak düzenlenmelidir (İBB, 2010).

Dar kaldırımınının Yer döşemesi ile yaya geçiş noktası konumunu belirten köşe noktaları yüksekliğinin azaltılması, gerekmektedir.

Rampanın bütününde en az 40 santimetre yüksekliğinde tırabzan bulunmalıdır.

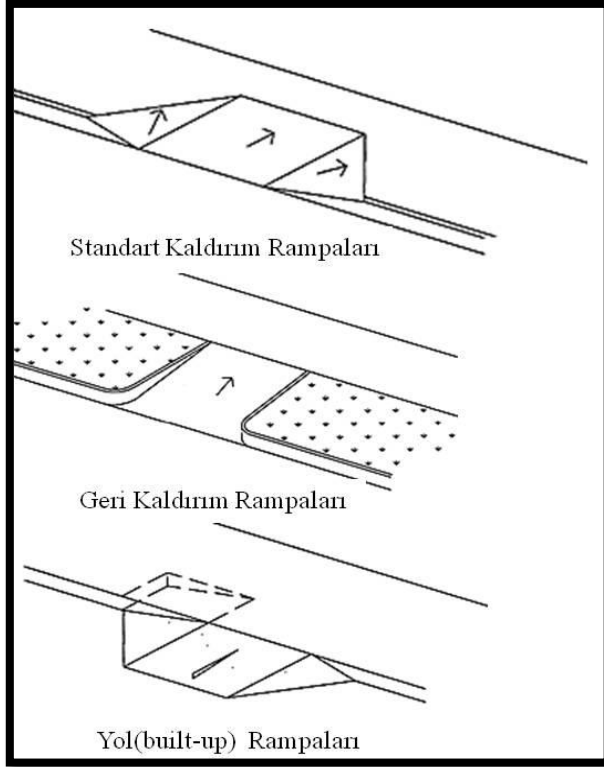
Görme özürllüler için, rampaların başında ve sonunda 150 cm uzunluğunda düz ve değişik dokulu bir alan bulunmalıdır.

Tablo 4.1 : Rampa Eğimleri

Maximum Eğim	Maximum Uzunluk	Maximum Yükselme
1:16 Örneğin; 6 yüzde	8 m	0.50 m
1:14 Örneğin; 7 yüzde	5 m	0.35 m
1:12 Örneğin; 8 yüzde	2 m	0.15 m
1:10 Örneğin; 10 yüzde	1.25 m	0.12 m

Kaynak: (Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu, 2006)

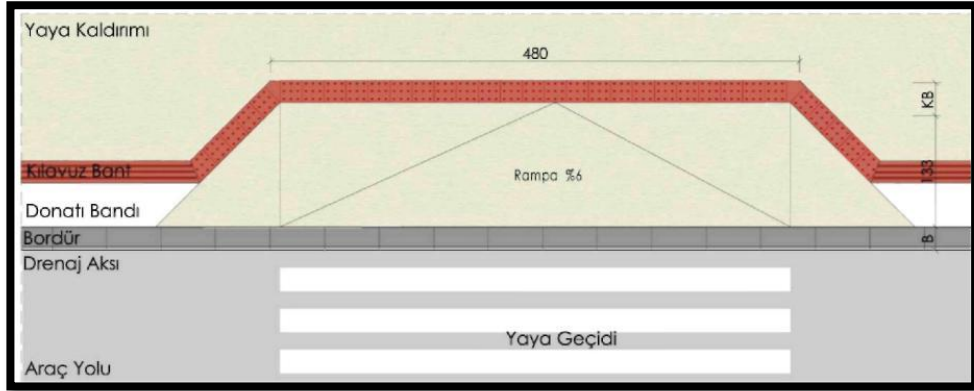
Yaya yolunda, kavşak veya yaya geçitlerine rastlayan bölümlerde, araç yoluna doğru en çok yüzde 6 eğim verilmelidir (İBB, 2010).



Şekil 4.5 : Kaldırım Kenar Taşı Rampa Çeşitleri

Kaynak: (Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu, 2006)

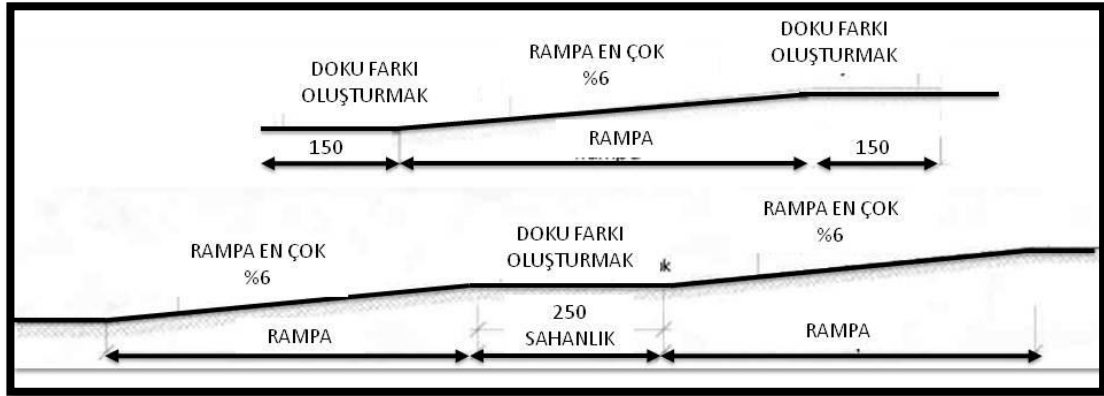
10 m'den uzun ve yüksekliği 50 cm'den fazla rampalarda veya bir rampadan ikinci rampaya geçişlerde en az 250 cm' lik düz dinlenme alanları bırakılmalıdır (İBB, 2010).



Şekil 4.6 : Yaya Geçidinde Rampa Detayı

Kaynak: (İBB, 2010)

Rampaların tekerlekli iki sandalyenin iki yönlü geçişine olanak sağlayacak şekilde en az net geçiş genişliği 180 cm olmalıdır.



Şekil 4.7 : Yaya Yolunda Rampa Detayı

Kaynak: (İBB, 2010)

4.5.2.3 Yaya Geçişleri

Yaya geçitleri, trafik kontrol sinyalleri ile donatılmış olmalıdır (Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu, 2006). Yaya geçitlerinde, yaya yolu ile araç yolu arasındaki yükseklik en az 3 cm olmalıdır (İBB, 2010).

Özürülülerin sık sık kullandığı, yoğun olmayan trafik geçişleri, yaya tarafından düğme-bas sistemi ile kontrol edilebilir (Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu, 2006).

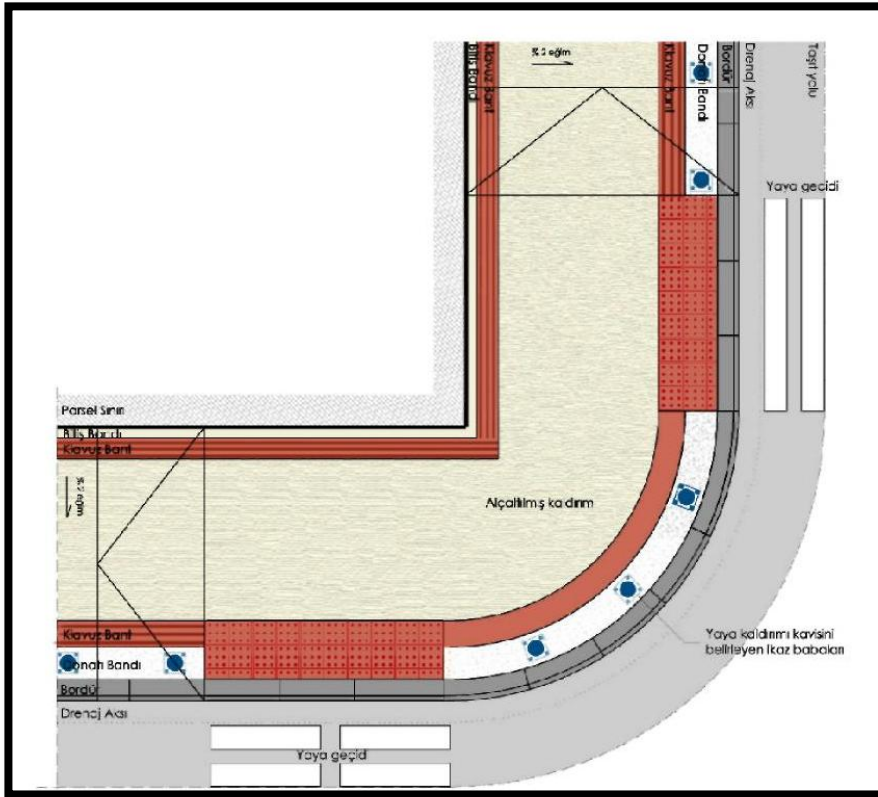
Trafik adaları, geçiş süresini azaltan ve tüm kullanıcıların güvenliğini öneren bir yapıda olmalıdır (Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu, 2006).

Bir kılavuz şeritler, görme özürlüler için düğmeli yaya trafik ışıklarına gitmelidir (Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu, 2006).

Yaya trafik ışıkları görmeyen yayalar için açıkça duyulabilir sinyaller ile sağlanmalıdır (Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu, 2006).

Akustik cihazlar varış noktasında değil, başlangıç geçiş noktasında bir direk üzerine monte edilmelidir. Karışıklığı önlemek amacıyla (çağrı cihazı gibi) iki akustik cihazın bitişik kurulumu önerilmez (Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu, 2006).

Karşıya geçiş için izin verilen zaman aralığı, en yavaş geçen kişilere göre programlanmış olmalıdır (Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu, 2006).



Şekil 4.8 : Köşe Dönüşlerinde Alçaltılmış Kaldırım Çizimi

Kaynak: (İBB, 2010)

4.5.2.4 Özürlü Otopark Alanları Standartları

50 araçlıktan daha az olan park alanları için en az bir erişilebilir park alanı her park alanında sağlanmalıdır.

Maksimum 400 araçlık park alanlarında erişilebilir park alanları en azından 1:50 oranında bulunmalıdır (Her 50 araç için 1 erişilebilir park alanı) (Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu, 2006).

Erişilebilir bir park alanının en az genişliği 3.60 metredir. Önerilen genişlik 3.90 metredir (Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu, 2006).

Manevra olanağı sağlanması için 1.20 metre genişliğinde bir koridoru barındırmalıdır. Uzunluğu en az iki arabayı içine alabilmelidir (İBB, 2010).

Özürlü oto park alanları, park tesislerinde, asansöre, giriş-çıkışa veya bina girişine en yakın yerde ayrılmalıdır (İBB, 2010).

Park yeri ile park ettikten sonra gideceği güzergâhlar arasında engellerin olması problemlere neden olduğundan, özürlü otopark yerlerinin binaya / tesise ulaşım mesafeleri, tercihen 10 m olmalı, 25 m'yi aşmamalıdır (İBB, 2010).

Kamu veya özel bir yerin, hastane, alışveriş merkezi, tren istasyonları gibi yerlerin özürlü park yeri ise bunların giriş- çıkışına yakın olmalıdır. Bu yerlerde özürlülerin inme- binmede herhangi bir engelle karşılaşmaması için yaya yolları taşıt yolu kotuna göre kaldırım kotu '0' veya '+3 cm ' olacak şekilde alçaltılmalıdır (İBB, 2010).

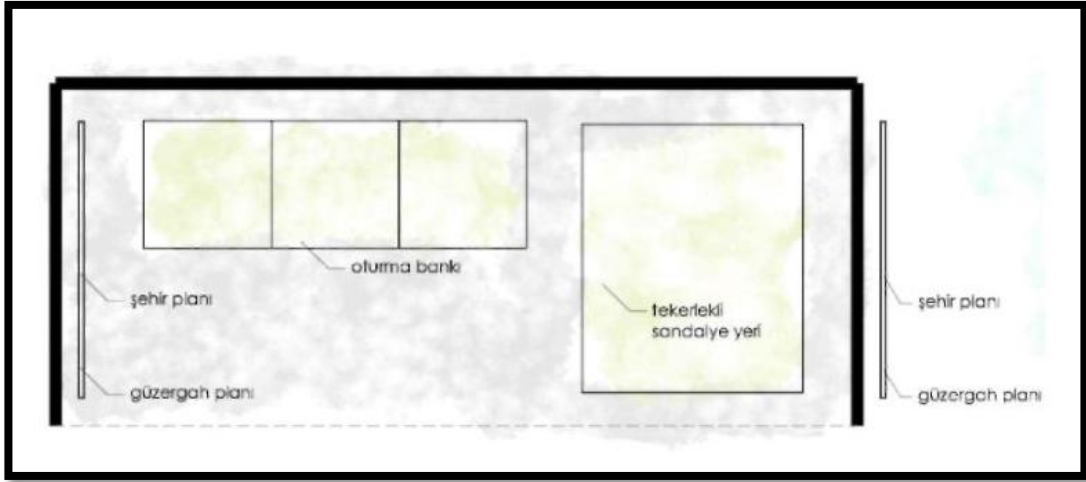
4.5.2.5 Toplu Taşıma Durakları

Otobüs durakları, taşıt yol seviyesi ile otobüsün üst basamağına göre farklı yükseklikte olduğundan ve tekerlekli sandalye kullananlar ile diğer özürlülerin inme/binmelerinde önemli bir engel teşkil ettiğinden; otobüs durakları özürlülerin de kullanabileceği şekilde tasarlanmalıdır.

Duraklarda özürlüler için oturma bankı ve bankın uygun yerlerinde tutunma barları, tekerlekli sandalye alanı ayrılmış ve dış etkenlere karşı korunmuş olmalıdır.

Otobüs duraklarında toplu taşıma vasıtaları haricindeki taşıtların durma ve park etmeleri, düşey ve kaplama üstü işaretlerle taşıt yolu sathı yasaklanmalıdır. Duraklar yardıma

ihtiyaç duymadan, kolay ve engelsiz ulaşılabilir olmalıdır. Durakların yerleri kolay anlaşılabilir ve belli uzaklıklardan görülebilir olmalıdır. Kaldırım genişliği minimum 150 cm olduğu durumlarda durak tabelası kullanılmaktadır. Kaldırım genişliğinin minimum 430 cm olduğu durumlarda ise otobüs durağı kullanılmalıdır, durak önünde 120 cm'lik yürüme mesafe payı bırakılmalıdır.



Şekil 4.9 : Durak Alanı Düzenlemesinde Elemanlar

Kaynak: (İBB, 2010)

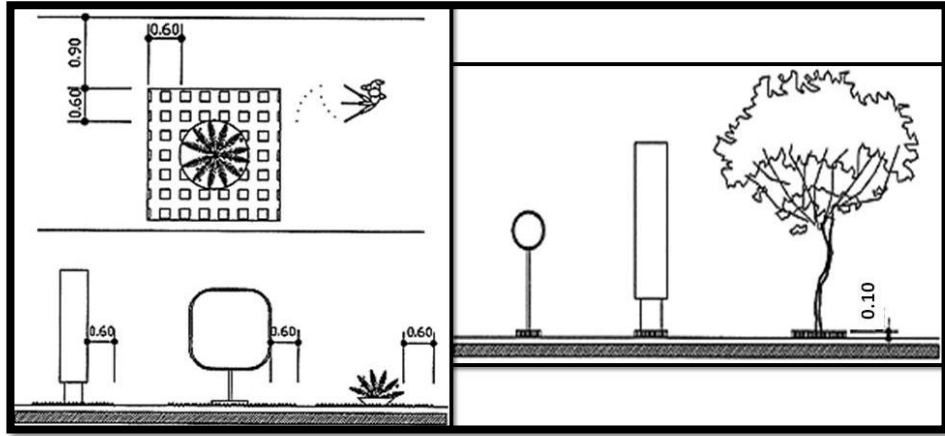
4.5.3 Sokak Mobilyaları ve Diğer Donatıların Standartları

Özürülerin, yayalara ayrılan yollarda serbestçe, herhangi bir engelle karşılaşmadan ve durmadan dolaşabilmeleri ve hareketlerinin bilincinde olarak, yaya kaldırımını kullanabilmeleri için kaldırım sathında engeller (Şehir mobilyaları otobüs durakları, banklar, posta kutuları, sokak lâmbası direği, tabela, telefon kabinleri, genel tuvaletler, büfeler gazete, bitki alanları, çöp kutuları, vb.) bulunmamalıdır (İBB, 2010).

Yolun yüzeyinde bulunan engel teşkil eden sokak mobilyaları, trafik işaretleri, yön levhaları, sokak planları, baba, bitkiler, ağaçlar, alışveriş tenteler ve reklam işaretleri, görmeyen bir kişinin kamışı tarafından tespit edilebilir bir tasarım özelliğine sahip olmalıdır. Yolun yüzeyinden düz bir şekilde yükseltilmelidir. Yoldan en az 0.10 m kadar yükseltilmiş platform üzerinde olması gerekmektedir (Birleşmiş Milletler Özürü Komitesi, 2006).

Kent mobilyaları ve diğer donatıların etrafında dokunma ile hissedilebilen(yüzeyde hissedilebilen) uyarı işaretleri olmalıdır. Uyarı işaretleri, engelin dibinden tahmin alanı

dışına kadar genişletilerek, 0.60 m genişliğinde olmalıdır (bkz.Şekil 3.10) (Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu, 2006).



Şekil 4.10 : Yolun Yüzeyindeki Engeller ve Standart Ölçüleri

Kaynak: (Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu, 2006)

Kamu telefon kabinleri tekerlekli sandalye kullanıcısı işitme bozukluğu olan ve tüm kullanıcılar için erişilebilir olmalıdır (Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu, 2006).

Hareketlilik problemleri olan kişilerin, erişilebilirliğinin kolaylığı için katlanan koltuklar telefon kabinlerinde sağlanmalıdır.

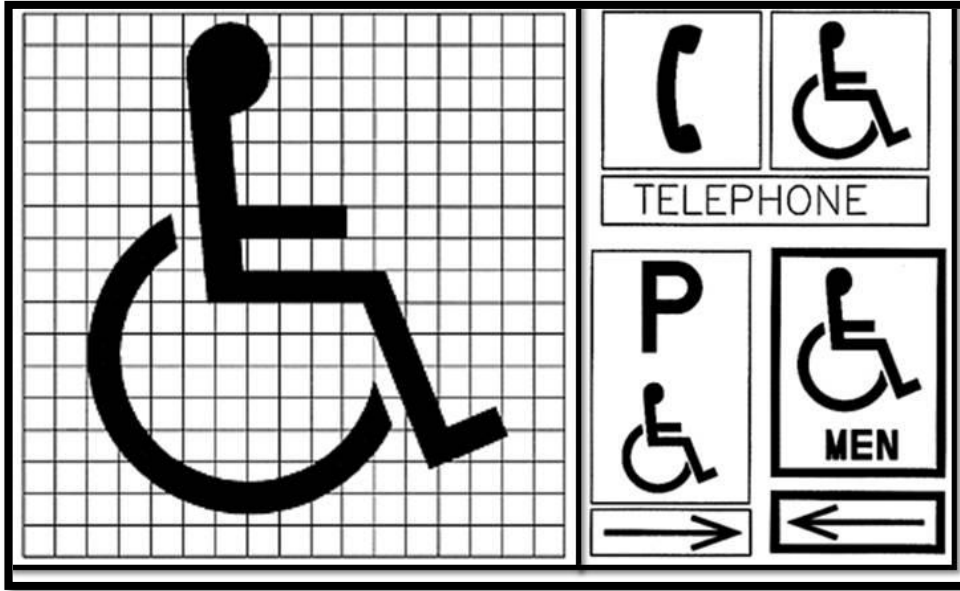
Genel olarak tüm işaretler, (tabela yön işaretleri, semt isimleri, cadde adları ve numaraları dahil, bilgi işaretleri, vs) olası yansıma nedeniyle cam arkasında olmamalı.

Her türlü işaret, net, basit, kolaylıkla okunup ve anlaşılır görünürlükte olmalı ve gece aydınlatılmalıdır.

Yön işaretleri sayısının aşırı olması gerekmez ancak ana girişlerde ve kapıların girişlerindeki yerlerde ve yüzey değişikliği olan yerlerde yönlendirme amaçlı kullanılmalıdır (Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu, 2006).

Yolun üzerinde, bina girişlerinde ve kamu binalarında bulunan Harita ve bilgi panolarının yüksekliği 0,90 m ve 1,80 m arası olmalıdır (Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu, 2006).

Erişilebilir alanlarda ve erişilebilirlik özellikleri uluslararası erişilebilirlik sembolünde gösterilmelidir (Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu, 2006).

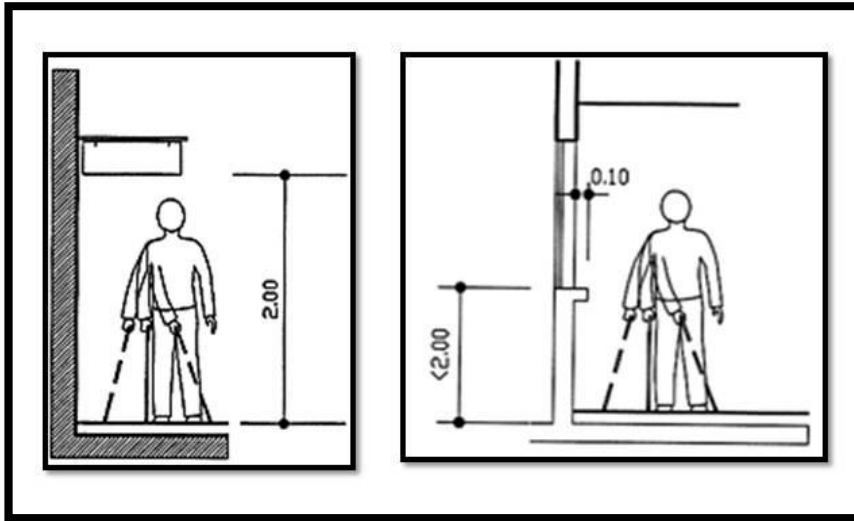


Şekil 4.11 : Erişilebilir Alanlarda Ve Erişebilirlik Özellikleri Uluslararası Erişebilirlik Sembolü

Kaynak: (Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu, 2006)

Erişilebilir yollarda işaret levhalarının çıkıntıları 2,00 minimum net yükseklikte olmalı, görmeyen bir kişinin güvenli bir şekilde geçmesine izin verecek şekilde monte edilmelidir (Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu, 2006).

Taşan engeller 2 metreden az monte edilmesi ve yol içinde yaya yolunun 0.10m mesafe içinde projelendirilmelidir. Aksi takdirde bu engellerin gömme veya kapalı şekilde olması gerekmektedir (Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu, 2006).



Şekil 4.12 : Taşan Engellerin Ölçüleri

Kaynak: (Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu, 2006)

Sabit direkler, görme özürlü yayaları uyarmak amacıyla yolun merkezinde en az 0,30 m, 1,40 m ve 1,60 m ara mesafesinde belirli hat üzerinde yerleştirilmiş olmalı ve şeritlerin renkleri zıt olmalıdır (Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu, 2006).

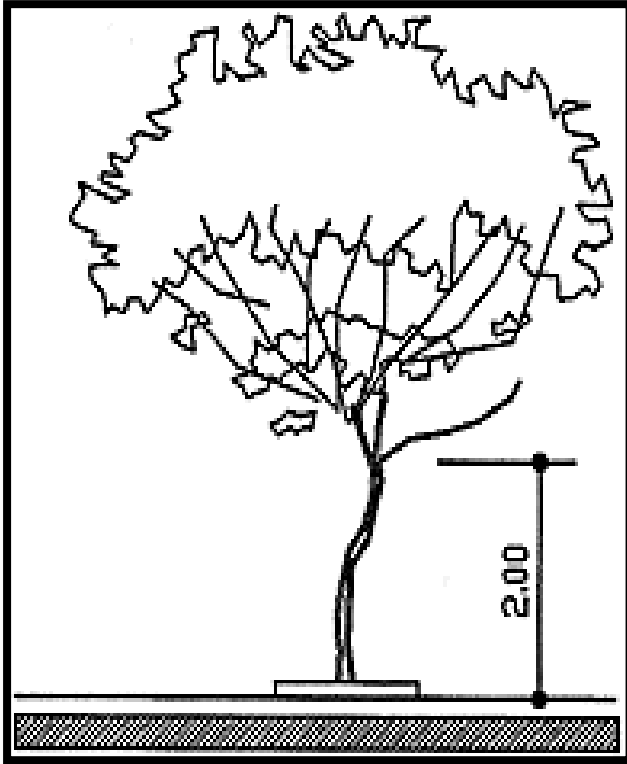
Çöp bidonları sokak lambasına bağlı ve yönü yaya akışının hattında olmamalı böylece çarpışmaları en aza indirilebilir. sınırlı vizyonu olan (görme özürlü insanların) insanların kolaylıkla algılayabilecekleri bir renkle boyanmalıdır (Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu, 2006).

Baba elemanları renkli çizgilerle veya belirgin bir renkte boyanmış olmalıdır.

Yönlendirici elemanlar arasındaki mesafe 1.20 m. civarında olmalıdır .

4.5.4 Doğal (Peyzaj) Elemanlarının Standartları

Taşkın bitkinin yüksekliği net en az 2,00 m olmalı ve bitki budanabilir olmalıdır.



Şekil 4.13 : Bitkinin Engel Teşkil Etmeyecek Yükseklik Ölçüleri

Kaynak: (Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu, 2006)

Seyahat güzergâhı üzerindeki bitki çeşitleri ve yerleri dikkatle seçilmelidir. Dikenli ve zehirli bitkiler yaya yollarına bitişik kullanılmamalıdır.

Bitkilerin açılan tohum ve yapraklarının ayakaltında (yaya yolunda) tehlike oluşturulması önlenmelidir.

Sıg kökleri olan ağaçlar yol yüzeyinde tehlikelidir bunun nedeni köklerin yol yüzeyine zarar verebilmesidir.

Ağaçların konumlandırılması sırasında kent mobilyaları ile ilişkileri gözetilir; örneğin trafik işaretleri, aydınlatma elemanları gibi donatıları örtecek, işlevlerini engelleyecek biçimde dikilmez, elektrik telleri, trafolar gibi donanımların yakınında yer seçilmez (İBB, 2010).

4.6 BÖLÜM DEĞERLENDİRMESİ

Ülkemizde tüm kullanıcıların fiziksel özelliklerine yönelik yapılmış uygulamalar ve bu uygulamaları destekleyecek yasa ve yönetmelikler yeterli değildir. Her kullanıcının kamusal alandaki erişebilirliği o kullanıcının boyutsal, algısal, idrak ve hareketle ilgili çeşitliliğine göre değişmektedir. Bu nedenle tüm kullanıcı çeşitliliğine göre herkesin kentte erişilebilirliğini sağlayacak standartlar getirilmeli ve yasalarla desteklenmelidir.

Kentteki tüm kullanıcıların özellikle boyutsal, algısal, idrak ve hareketle ilgili çeşitlilik gösteren bireylerin yapılaşmış çevreye erişebilirliği, şehir planlama ve kentsel tasarımın en önemli sorunlardan biridir. Eğer erişilebilirlik sağlanırsa bir kentsel mekan, başarılı bir kamusal alan haline gelebilir. Bunun yanı sıra, kamusal bir alan fiziksel yeterlilikleri ve mali kaynakları ne olursa olsun, herkes için erişilebilir olmalıdır. Çünkü erişilebilirlik, kentsel alanlarda farklı etkinliklere katılmaya karar veren bireylerin özgürlüğü ve kolaylığıdır.

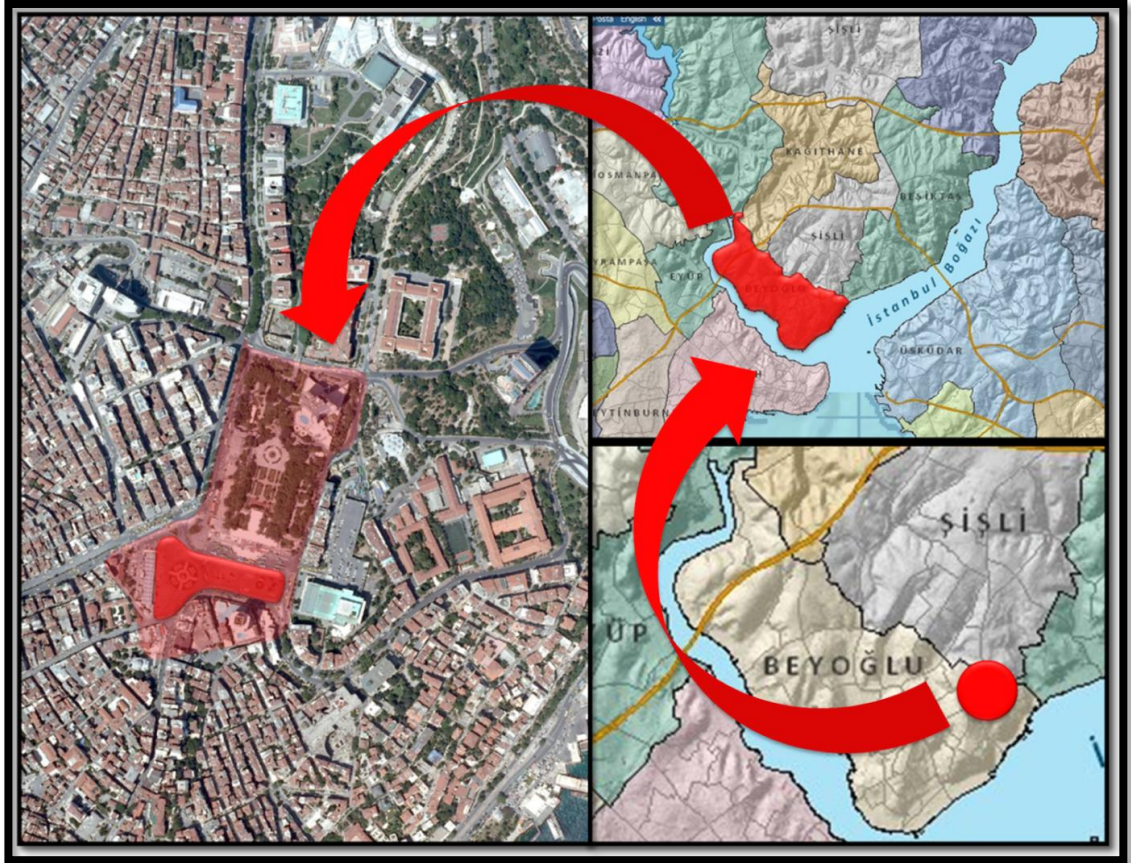
Fiziksel çevre koşullarının tüm kullanıcılar için düzeltilmesi amacıyla yapılacak çalışmalarda öncelikle 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planlarından başlayarak kentsel tasarım aşamasına kadar konuyla ilgili çözümler araştırılmalı ve sadece özürülüler için değil tüm kullanıcılar için eşit koşullara sahip ve erişilebilir mekanlar oluşturulacak çalışmalarda ve uygulamalar yapılmalıdır.

5. ÇALIŞMA ALANI: TAKSİM MEYDANI VE ÇEVRESİ

5.1 ÇALIŞMA ALANI'NIN KONUMU

Taksim Meydan'ı Beyoğlu ilçe sınırları içinde; İstiklal Caddesi, Sıraselviler Caddesi, Gümüşsuyu Caddesi, Cumhuriyet Caddesi ve Tarlabası Bulvarının kesişim noktasında bulunur.

Taksim Meydanı önemli ulaşım bağlantılarının üzerinde bulunan, kentsel hizmet alanlarını ve diğer fonksiyonları etrafında barındıran, yaya ve taşıt trafiğinin yoğun olduğu bir transfer merkezidir.



Şekil 5.1 : Çalışma Alanı'nın Genel Görünümü

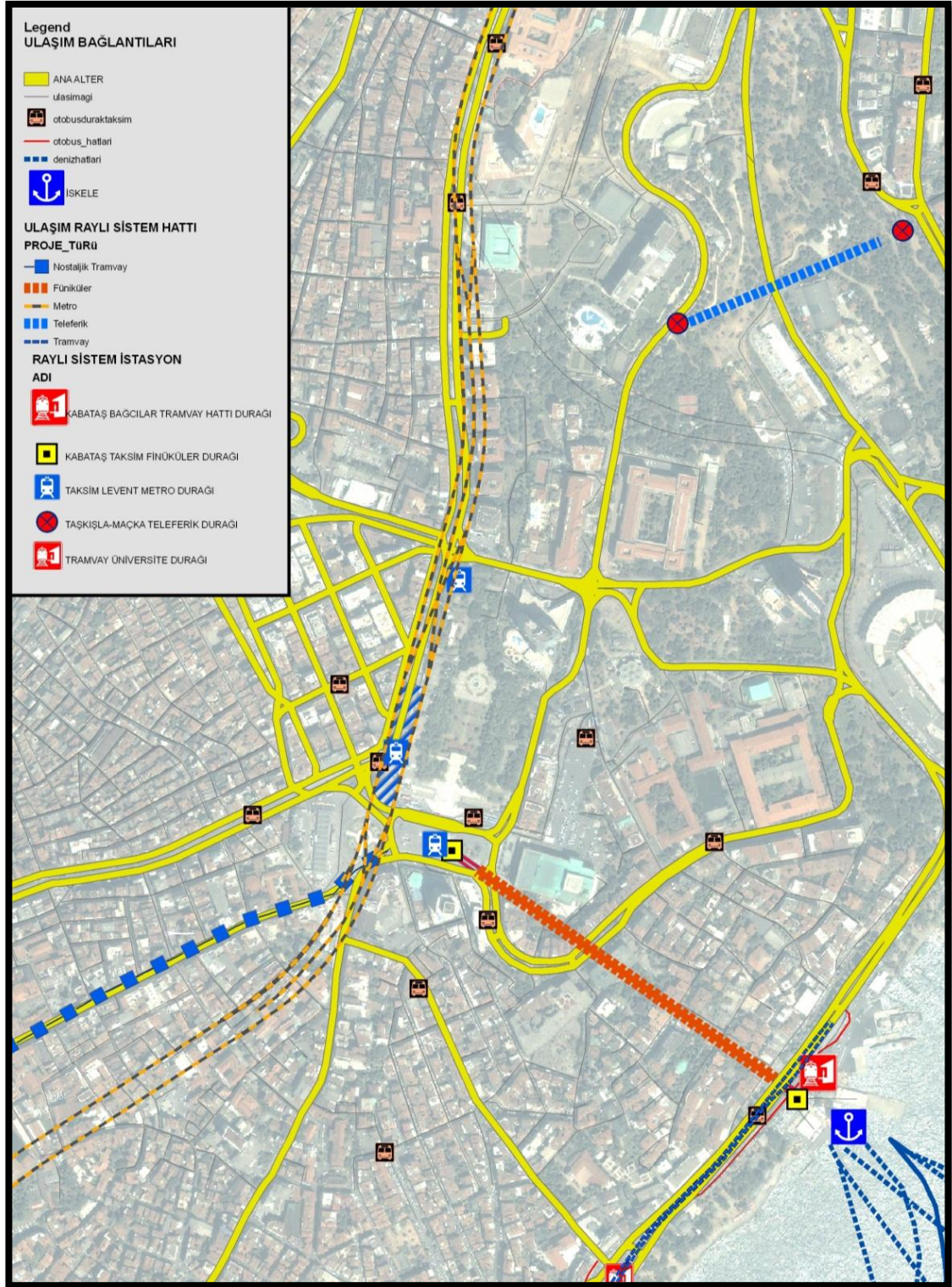
5.2 TAKSİM MEYDANINDA ULAŞILABİLİRLİK

Taksim Meydanı Beyoğlu ile Beşiktaş Belediye sınırları arasında, İstanbul Boğazı'na, Tarihi Yarımada'ya ve Haliç'e oldukça yakın bir noktada bulunmaktadır.

Bu konumu sayesinde hem karşı yakadan hem de Avrupa Yakası'ndaki birçok yerden kolaylıkla ulaşım sağlanabilecek bir noktadadır. Toplu ulaşım sistemleri Taksim Meydanı'na ulaşım için iyi fakat yetersiz bir ağ örmektedir.

Trafik yoğunluğu hesaba katılmazsa, meydana otobüs ile ulaşım kolaylıkla sağlanmaktadır. Çok fazla sayıda otobüs meydan ile bağlantı kurmaktadır. Taksim – 4. Levent hattında çalışan bir metro sistemi mevcuttur. Metro sisteminin direk meydana çıkış vermesi meydanı hareketlendiren bir unsurdur.

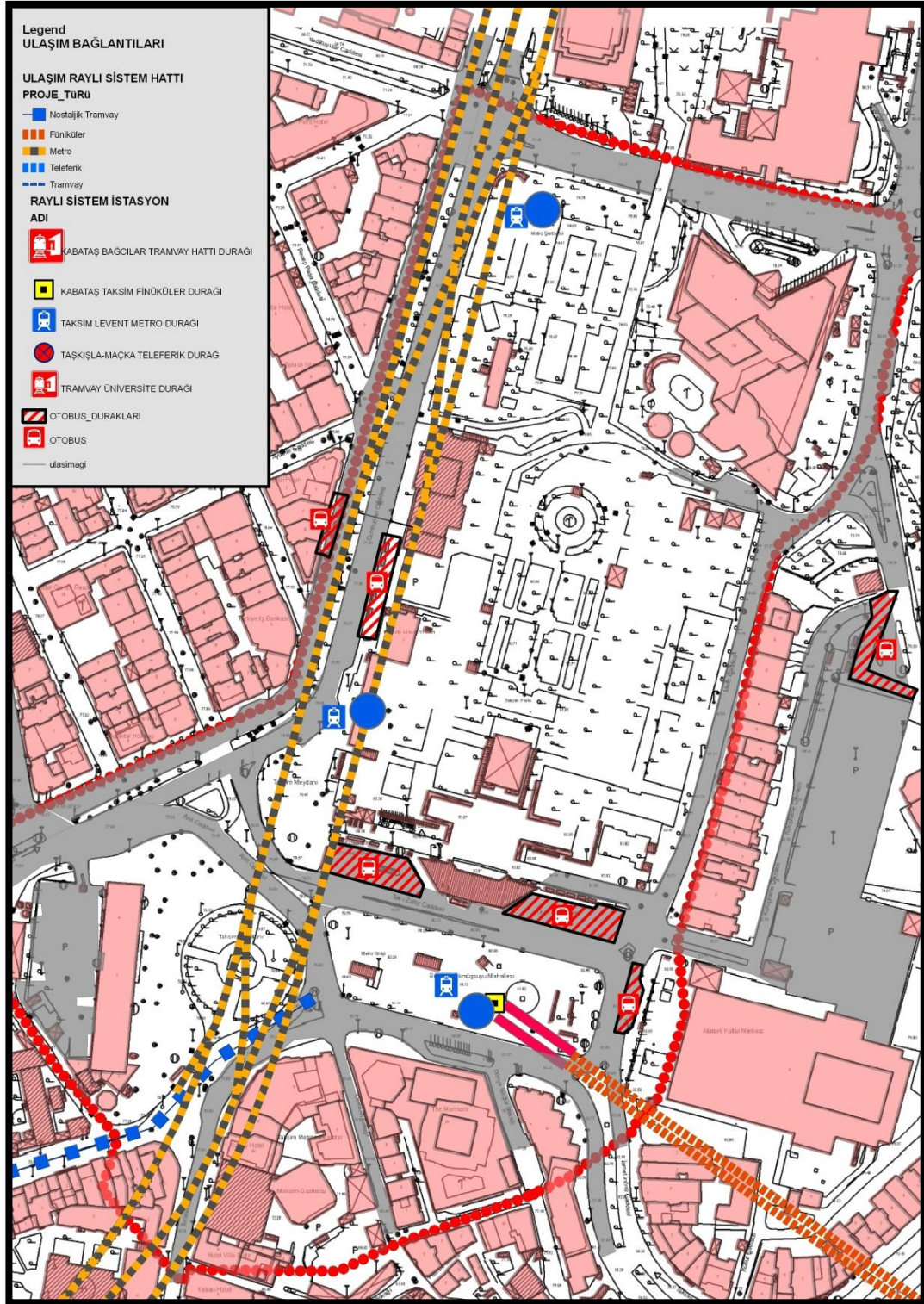
Ulaşım ağının merkezi olmasından dolayı yoğunluğu da fazladır. İstanbul Metrosu'nun başlangıç ve bitiş noktası, Asya ve Avrupa Yakası belediye ve özel halk otobüslerinin, Kadıköy dolmuşlarının, işyeri ve okul servis araçlarının, havaalanı ve fuar merkezlerine ulaşımı sağlayan araçların, şehirlerarası otobüs şirketlerinin ofislerinin servis bağlantıları meydana bulunan duraklarda gerçekleşmektedir. Ayrıca Kabataş-Taksim föniküler sistemi ile meydan bir çok açıdan aktarma yapılarak beslenen trafik ağının merkezi durumundadır (Kılınçaslan, 2005).



Şekil 5.2 : Taksim Meydanı 'nda Ulaşılabilirlik Analizi
Kaynak: (İBB Arşivi, 2009)



Şekil 5.3 : Taksim Meydanı ve Çevresindeki Önemli Akklar



Şekil 5.4 : Taksim Meydanı ve Çevresindeki Ulaşım Çeşitliliği

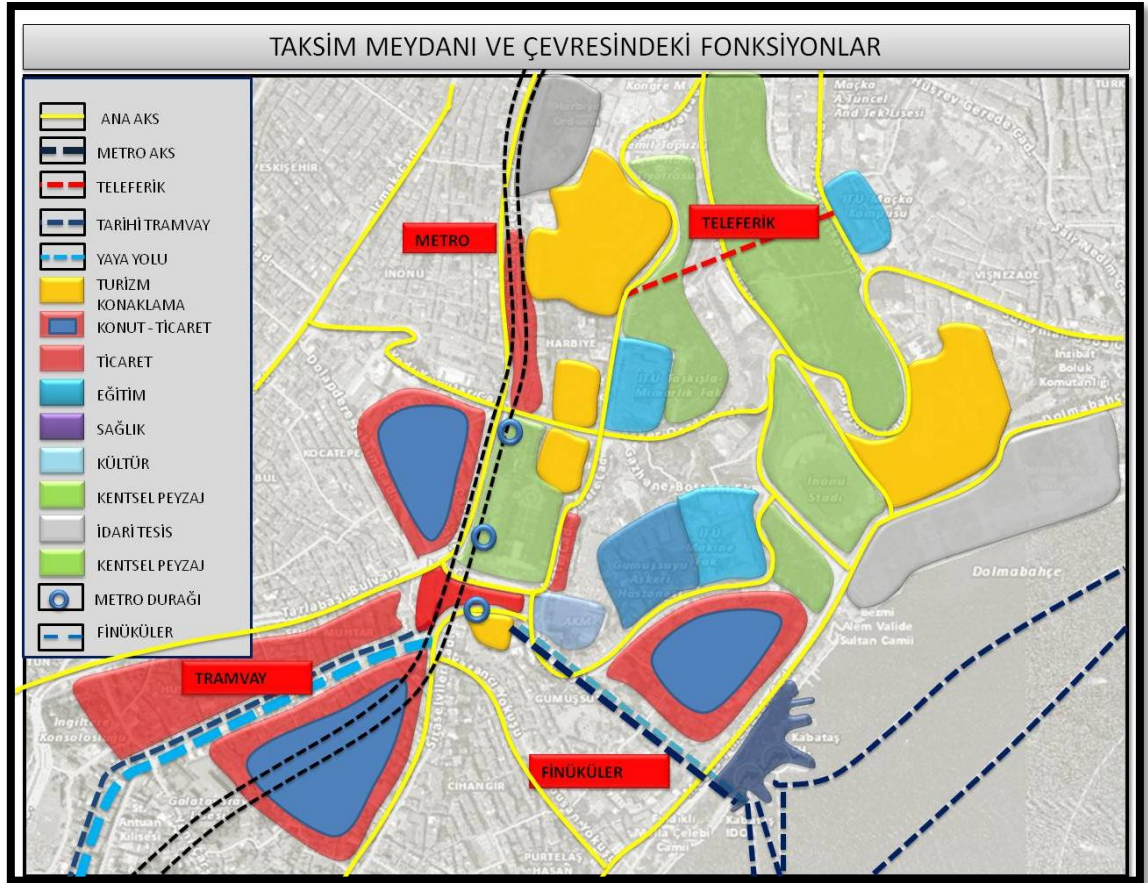
Taksim Meydanı ve çevresinin bir çok ulaşım bağlantıları ve alternatifleriyle (hafif raylı ve taşıt sistemleriyle) destekleniyor olması (tramvay föniküler metro toplu taşıma vb.) bu alana erişimi kolaylaştırmaktadır.

5.3 TAKSİM MEYDANI'NIN ÇEVRE FONKSİYONLARI

Taksim Meydanı önemli bir kentsel odaktır. Bunun nedeni;

Taksim Meydanı önemli ulaşım bağlantılarının üzerinde bulunması ve kenti oluşturan tüm fonksiyonların alanın çevresinde konumlanmasıdır. Bunlar;

- Eğitim: Galatasaray Lisesi, İTÜ Taşkışla ve Gümüşsuyu Kampüsü
- Ticaret: Gastronomi perakende satış vb.
- Kültür: Atatürk Kültür Merkezi, Fransız Kültür Merkezi vb.
- Dini: Katolik kiliseleri, taksim mescidi camii vb.
- Uluslar arası kurum ve kuruluşlar: (Fransız Konsoloslugu, Afganistan Cumhuriyeti Başkonsoloslugu vb.)
- Turizm: (The Marmara Hotel, Hyatt Otel, Ceylan Otel ,Swish Otel vb.)
- Konut alanları



Şekil 5.5 : Taksim Meydanı Etrafındaki Çevre Fonksiyon

5.4 TAKSİM MEYDANI'NİN FİZİKSEL VE İŞLEVSEL YAPISI

Taksim Meydanı , bir çok ulaşım bağlantısının kesişim noktasında yer alması, yaya sirkülasyonunun yollarla engellenmesi ve taşıt trafiğinin etrafında kalması sebebiyle daha çok bir kavşak ve düğüm noktası niteliğindedir. Anıtın bulunduğu alanda yaya sirkülasyonu daha fazladır. Bunun nedeni istiklal caddesinin bu alana bağlanması, su deposu, cami ve diğer ticari birimlerin bu alanın etrafında sınır etkisi yaratarak meydan algısını sağlamasıdır.

Meydan her yaş düzeyinden kullanıcıya sahip ve 24 saat yaşayan bir alandır. Ama donatı eksikliğinden dolayı aktivitelerin Sıraselviler ve Anıt yönünde yoğunlaştığı görülmektedir. Oturma birimleri olmadığı için anıt çevresinde bulunan korkuluklar kullanılmaktadır. Yoğun olarak kullanılmakta olan meydan farklı fonksiyonları da göstermektedir. Taksim Meydanı devlet ve sivil toplum kuruluşlarının kutlama törenlerinin yapıldığı, ulusal bayramların kutlandığı en önemli meydandır (Yıldız, 2007). Meydan yılbaşı eğlenceleri, çeşitli konularda mitingler, yürüyüşler, bazı kuruluşların yıldönümleri... gibi etkinliklere daimi olarak ev sahipliği yapmaktadır.



Şekil 5.6 : Taksim Meydanındaki Yapılan Faaliyetler

Kaynak: (Wikipedia,2010)

Taksim Meydanı Türkiye'nin ve İstanbul'un önemli bir kamusal alanı olmasına karşın çevresindeki ulaşım bağlantıları, çevresindeki yapılar bulunduğu form göz önüne

alındığında Dünyadaki meydan özelliklerini taşımamaktadır. ancak kentin önemli bir odak noktasında yer alması kimliği ile birçok insanın yaşamındaki faaliyetleri gerçekleştirebilmesi ve anıtlarla birlikte taşıdığı anlam dolayısıyla Türkiye'deki en önemli meydanlardan biri olarak kabul edilmektedir.

5.5 TAKSİM MEYDANI TARİHÇESİ

Taksim Meydanı'nın tarihsel süreç içinde kentin Galata'dan yukarı Beyoğlu'na doğru geliştiği görülmektedir.

Meydanın tarihsel gelişimini 1732 yılında I. Mahmut'un Boğaziçi kıyılarındaki yerleşmelere su sağlamak amacıyla yaptırdığı su dağıtım tesisi olan ve bugün de varlığını sürdüren Taksim Maksemi ile başlamıştır. (Kılınçaslan, 2005).

Beyoğlu o dönemde yaşadığı yoğun nüfus artışı ile Taksim Meydanı'na ulaşmıştır, devamında Galatasaray ağalarından Hüseyin Ağa'nın yaptırdığı Ağa Cami bu nokta için önemli bir yapıdır. Ayrıca İstiklal Caddesi'nin Taksim Sokağı ile kesiştiği yerde ve Taksim Meydanı'na bakan köşede bulunan, 1731 yılında, II. Mahmut tarafından yaptırılan sekizgen taş yapı meydana açılır (Karaman, 1987).

19. yüzyıl boyunca Taksim alanı ve çevresi Dolmabahçe ve Yıldız Saraylarını koruyan kışlaların yerleştiği kentin uç mekanı olmuş, bugün meydanın kuzeyinde yoğun biçimde yer alan çeşitli büro binaları ve otellerle dolu olan Talimhane mahallesi kışla askerlerinin talim yeri olarak adını bu dönemden almıştır. 1920'li yıllarda İstanbul işgali sırasında Taksim Kışlası binaları askerlerin barınma yeri, depolama tesisi, orta avlusu da futbol sahası veya at yarışları alanı olarak çeşitli işlevlerle kullanılmıştır. (Kılınçaslan, 2005)

Beyoğlu Batı etkisinde bir Avrupa kent özelliği ile ilerlerken 1913 tarihinde elektrik tramvayın gelmesi ve Beyoğlu'nu Şişli'ye bağlaması ile Galatasaray-Taksim arası, Tünel-Galatasaray arasına göre ulaşım açısından daha rahat hale getirmiştir (Dökmeci, 1990).



Şekil 5.7 : 1913 Yılında Taksim Meydanı

Kaynak: http://wowturkey.com/t.php?p=tr404/taner_atli_taksim_ve_tramvay.jpg

Yoğunluğun artması ve alanın çekiciliğini koruması sonucunda Taksim çevresinde iskân alanı artmıştır. Konut ve diğer yapılarla birlikte askeri yapılar da bu alanı seçmişlerdir. Bu alanda; Mecidiye Kışlası, Gümüşsuyu Kışlası, Gümüşsuyu Hastanesi ve Gümüşsuyu Muzika-i Hümayun inşa edilmiş, Taksim Kışlası'nın inşaatı başlamıştır (Karaman, 1987).

Cumhuriyet öncesinde fiziksel ve işlevsel yapıyı ele aldığımızda yapılar ve işlev İstiklal Caddesi devamında gelişen ve 1913 yılında elektrikli tramvay ile hareket kazanan geniş ve tanımsız bir alan olarak kendini göstermektedir. Bu dönemde alan için en önemli yapı olarak Ağa Cami'dir.



Şekil 5.8 : Taksim Kışlası Mecidiye Kışlası, Gümüşsuyu Hastanesi ve Gümüşsuyu Muzika-i Hümayun'un Yapıları Genel Görünümü

Kaynak:<http://ertanyurderi.blogspot.com/2008/06/selimiyenin-sonu-taksim-kslas-gibi.html>^

Taksim Meydanı'nın gelişiminde ikinci ama en önemli ve en parlak dönem Meydan'ın anıtla beraber biçimlendiği 1925-1940 yılları arasındır. Yeni devletin kurulmasıyla birlikte ülkenin büyük kentlerinde imar hareketleri başlamış yabancı kent plancılarının yaptığı yol düzenlemeleri ve anıtlar kentlerin çehresini değiştirmeye başlamıştır. İmparatorluk başkentinin önde gelen toplanma ve tören alanları Sultanahmet ve Beyazıt Meydanları iken Cumhuriyet Anıtı'nın getirdiği simgesel değerle Taksim Meydanı 1925 sonrası İstanbul'un önemli alanı olarak ortaya çıkmıştır. Taksim Cumhuriyet Anıtı İtalyan heykeltıraş Pietro Canonica, anıtın kaide ve çevre düzeni ise mimar Giulio Mongeri tarafından 1928'de yapılmıştır. Heykel kompozisyonlarında genç Türkiye'nin kuruluşu betimlenmektedir. Taksim Maksemi önünde yapılan uzun duvar boyunca dökülen su ögesi anıta bir fon oluşturmak, boyut kazandırmak üzere düzenlenmiştir. Anıtın ana cephesi kentin ana arteri ve modern ticaret merkezini barındıran İstiklal caddesine dönüktür ve bu dönemde cadde meydanın ana kapısı durumundadır. (Kılınçaslan, 2005)

1924-26 yılları arasında yapılmış olan Pervititch Haritaları ile Taksim Meydanı ve Maskem önünde dört yolunun birleştiği bir genişlik olarak görülmektedir. Cumhuriyet döneminde planlı imar hareketleri ve kentsel tasarım çalışmaları ile 9 Ağustos 1928 tarihinde yapılan yeniden düzenlemede meydan Beyoğlu'nu mekânsal açıdan noktalamaktadır. (Dökmeci, 1990).



Şekil 5.9 : 1926 Yılında Hazırlanan Pervititch Haritalarında Taksim Kavşağı

Kaynak: <http://www.mimnap.org/w/?p=18577&page=3>

Anıtın etrafı bir tören alanı ile birlikte, trafik akımını hızlandırmak için ring şeklinde düzenlenmiştir (Karaman, 1987). 1930'lu yıllarda Taksim Topçu Kışlasının binaları boşalmış ama avlusunun futbol sahası işlevi sürdürülmektedir.



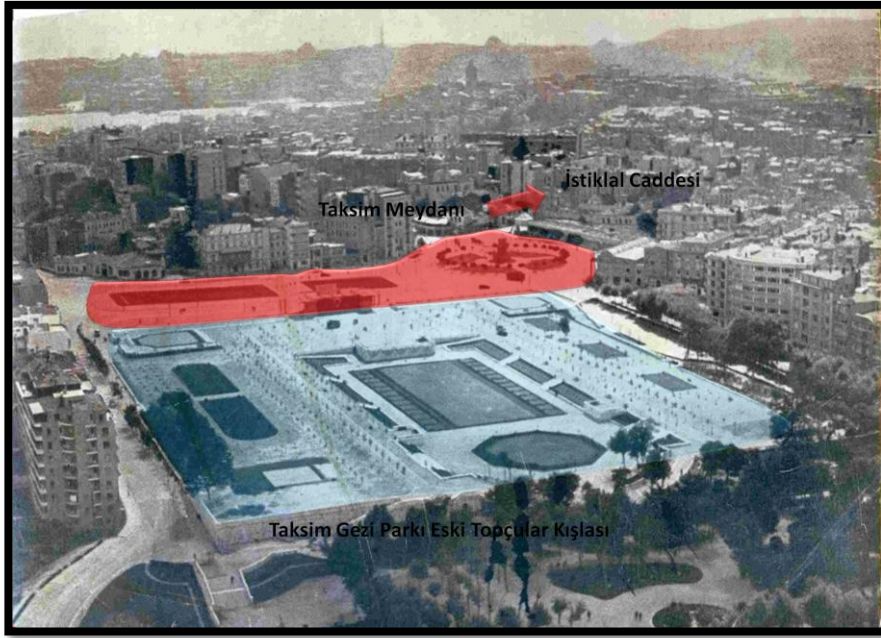
Şekil 5.10 : 1930 Yılında Taksim Topçu Kışlası

Kaynak: *İstanbul Ansiklopedisi*. 1994. cilt 7. s.200

Taksim Stadı adını alan bu saha 1939 yılında yıkılmış, yerine Taksim Gezi Parkı yaptırılmıştır. Kışlanın yıkılmasından sonra alanın büyük kısmı meydana, bir kısmı da belediye bahçesine katılmıştır (Cezar, 1965).

Taksim Kışlası'nın yıkımı ile oluşturulan yeşil bant, mevcut yapıların yıkımı ile meydanın genişletilmesi ve oluşan yeni alanlara otel ve kültür merkezinin inşası, meydanın düzenlenmesi ve Taksim Cumhuriyet Anıtı'nın yerleştirilmesidir. Bu hareketle meydan alanı, çevresindeki yapıların düzenlenmesi ile tanımlanmaktadır. Sınırları belirlenmiş olan alan, Anıtın yerleştirilmesi ve düzenlenmesi ile merkez, odak noktası olmaktadır (Kılınçaslan, 2005).

Bu alan Dolmabahçe'ye inen kentsel yeşil alanın başlangıç noktasıydı. Bundan sonra Taksim Meydanı daha çok önem kazanmış ve çevresindeki semtlerin gelişmesine ve Taksim Meydanı'nın merkez durumuna gelmesine neden olmuştur (Dökmeci, 1990). Büyük binaların yıkılması ile meydan alanı büyütülmüş, otel ve kültür sarayı gibi çok işlevli yeni yapılar yapılmaya başlanmıştır (Karaman, 1987).



Şekil 5.11 : Takim Kışlası Yıkıldıktan Sonra Alanın Görünümü

Kaynak: *İstanbul Ansiklopedisi*. 1994. cilt 7. s.200

1940 yılında başlayan bu imar hareketleri Taksim bölgesinde yeşil alanları zenginleştirerek kente açık alan kazandırmıştır ancak anıtı çevreleyen binaların yıkılmasıyla meydan alan ölçüleri genişlemiş, anıtmeydan orantısı kaybolmuştur (Kılınçaslan, 2005).

1970'lerin başında meydan bütünlüğüne önemli bir darbe Talimhane tarafında Cumhuriyet caddesinin başlangıcında yer alan Kristal Gazinosu blokunun yıktırılmasıdır.

Taksim Cumhuriyet Anıtı'nın yerleştirilmesinden sonraki zamanlarda alan milli bayramlar, milli ve siyasi olaylar için kent ölçeğinde tören ve miting meydanı halini almıştır. 1 Mayıs 1977 işçi gösterileri sırasında çıkan olayların kanlı bir şekilde bitmesi sonucunda, 1980 sonrası Taksim Meydanı toplu gösterilere, mitinglere ve yürüyüşlere kapatılmıştır.

1978 tarihinde hizmete başlayan Atatürk Kültür Merkezi meydana doğru güçlü bir sınırlayıcı durumunda olmasına rağmen modern cephe yorumu ile içinde bulunduğu tarihi dokuya uyumu uzun zaman tartışmalara neden olmuştur. AKM ve The Marmara Oteli yapılarının yüksekliği, tarihsel yapı yüksekliğinin 4-5 kat üstüne çıkmış, bunlarla beraber meydanın güney ve doğu cephesindeki binalarla birlikte meydan düşeyde

gelişen hareketten dolayı tarihsel doku içindeki tarihsel Anıt niteliğini kaybetmiş duruma gelmiştir (Kılınçaslan, 2005).



Şekil 5.12 : 1986 Yılında Taksim Meydanı

Kaynak: *İstanbul Ansiklopedisi*. 1994. cilt 7. s.200

1980 sonrasında siyasi olaylardan dolayı alınan kararlar ve yoğunluğun ulaşım sorununun çözümü doğrultusunda toplu taşıma düğüm noktası olarak da düzenlenen alan İstiklal Caddesi, Sıraselviler Caddesi, Gümüşsuyu Caddesi, Cumhuriyet Caddesi ve Tarlabası Bulvarının kesişim noktası olmasından dolayı gelip geçilen yer olma özelliğini de korumaktadır (Kılınçaslan, 2005).

1986 yılında uygulamaya konulan ve İstiklal Caddesi'nin yayalaştırılması ve Tarlabası Bulvarı'nın genişletilmesi çalışmaları sonucunda Cumhuriyet Anıtı tanımsız bir boşlukta konumlanmış hale gelmiştir (Kılınçaslan, 2005).

1990'larda Taksim Meydanı , ulusal günlerin kutlandığı, eğlencelerin düzenlendiği alan olmuştur (Eryılmaz, 1999). Ayrıca İstanbul Beyoğlu yakası trafiğinin düğüm ve dağılım noktası olarak kullanılmaktadır.

5.6 TAKSİM MEYDANI İÇİN OLUŞTURULAN PROJELER

Taksimmeydanı ve çevresinde 1930’lu yıllardan günümüze kadar yapılmış projelerin kronolojik sırasıyla aşağıdaki tabloda belirtilmektedir.

Tablo 5.1 : Taksim Meydanı ve Çevresinde Düşünülmüş Projeler ⁶

YILLAR	PROJELER
1939	Taksim Kışlası'nın yıkımı
1940	Oluşan yeni alanlara otel ve kültür merkezinin inşası, meydanın düzenlenmesi ve Taksim Cumhuriyet Anıtı'nın yerleştirilmesidir
1940	Taksim bölgesinde yeşil alanları zenginleştirerek kente açık alan kazandırılması
1968	Taksim Meydanı 'na bir cami yapılması kararlaştırıldı
1970	Talimhane tarafında Cumhuriyet caddesinin başlangıcında yer alan Kristal Gazinosu blokunun yıktırılması
1977	Taksim su maksemi arkasında bulunan parseller üzerine inşa edilmek üzere caminin avan projesi hazırlandı. Anıtlar Yüksek Kurulu tarihi su maksemine zarar vermemek koşuluyla bu inşaata izin verdi.
1980	Türkiye'de yaşanan siyasi değişiklik nedeniyle bu proje şehircilik ilkeleri, planlama esasları ve kamu yararı açısından uygun bulunmadığı için uygulanamadı.
1987	Cumhuriyet Anıtı'nın yer aldığı Taksim Meydanı ve çevresinin düzenlenmesi amacıyla o dönemin belediye başkanı Bedrettin Dalan Taksim Meydanı Kentsel Tasarım Avan Projesi' yarışması açtı.
1989-1994	Taksim Meydanı 'nın ortasında İstanbul Metrosu Taksim İstasyonu'nun inşasına başlandı ve meydanla ilgili tasarım projelerinin uygulanması olanağı ortadan kalktı. Taksim Meydanı 'nın altında metro istasyonu, otopark ve çarşı katları olan ve taşıt trafiğini yer altına alacak bir proje hazırlattı. Ancak Belediye başkanının yeniden değişimiyle bu proje de uygulamaya geçirilemedi.
1994	Taksim Camii projesi gündeme getirdi. Su maksemi bitişiğinde cami ve çarşı inşasına olanak sağlayacak imar planı değişikliği yapıldı ve onaylandı.
1997	1997 yılında açılan Taksim Kentsel Tasarım projesi Anıtlar Yüksek Kurulu tarafından onayına sunuldu. Proje onay aşamasında kaldı.
2004-2005	Meydandaki tarihi Talimhane bölgesi yaya trafiğine açılmıştır.
2010	Taksim Meydanı'nın yayalaştırılması ve trafiğin alta alınması proje taslağı

Kaynak:(Gökgür, 2008), (Kılınçaslan, 2005)

⁶ Pelin Gökgür'ün yazdığı "Kentsel Mekanda Kamusal Alanın Yeri" kitabından ve İsmet Kılınçaslan'ın "İstanbul Taksim Meydanının Yeniden Tasarımında Başlıca Konular"adlı makalesinden derlenmiştir.

Gezi Parkı'nda ise daha çok kentsel mobilyalar ve aydınlatmayla ilgili yenilemeler gerçekleştirilmiştir. Ayrıca bu meydan için, Tarihi su Maksemi'nin, oluklardan akıtılacak sularla bir şelale görünümü kazanması, meydana ses ve müzik sistemli gösteri havuzu gibi projeler öngörülmektedir. Bu öngörüler, Taksim Meydanı 'nda daha çok kentsel mobilya ağırlıklı düzenlemelerin vurgulanmak istenildiğini göstermektedir (Gökgür, 2008).

5.6.1 Çalışma Alanının Doğal Yapı Analizleri

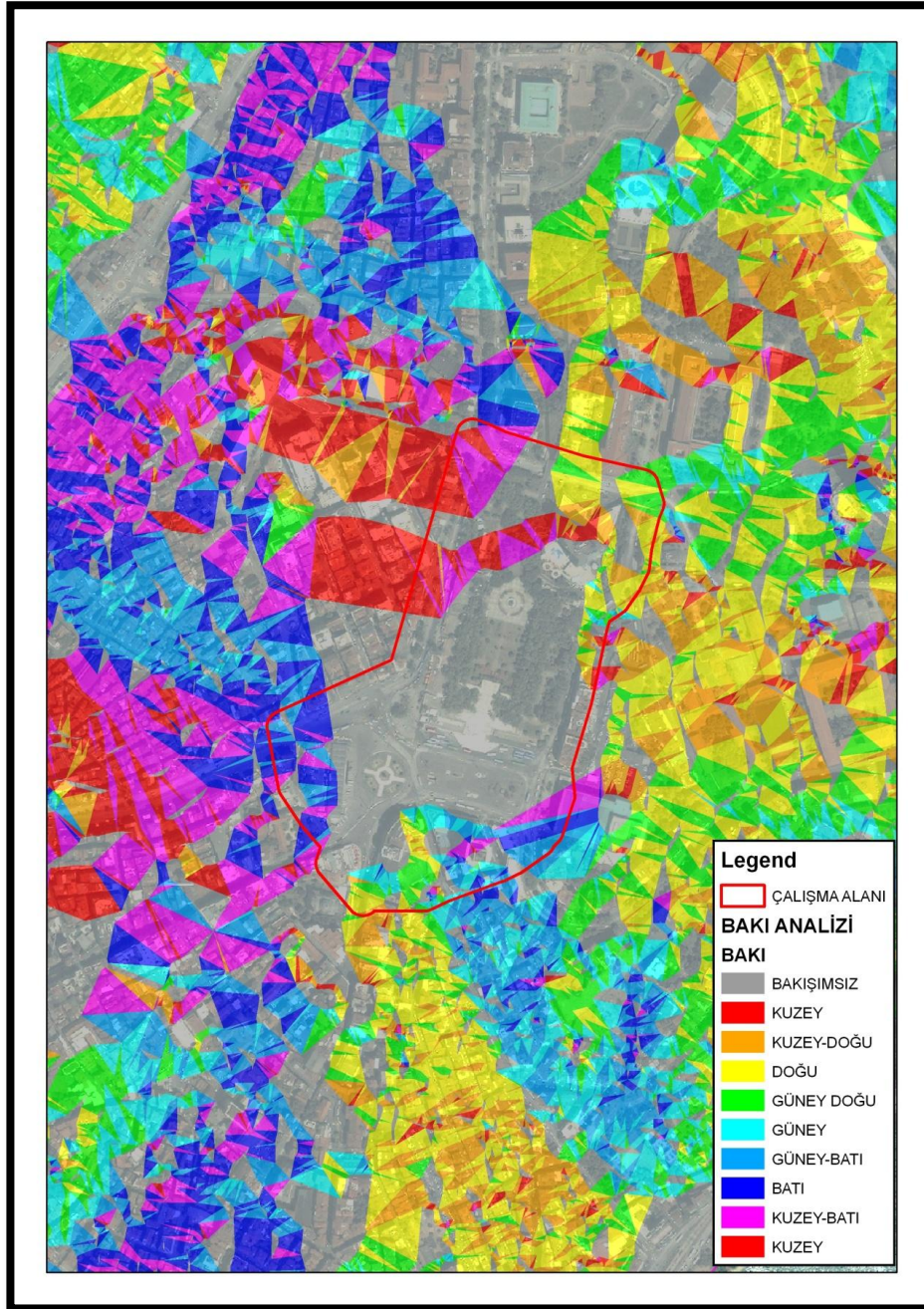
5.6.1.1 Yükseltiye Bağlı Doğal Yapı Analizi

Çalışma alanı olan Taksim Meydanı ve çevresi, topografik bilgiler kullanılarak yapılan yükselti analizinde görüldüğü üzere 60-70, 80-90 metre aralığında değişen yükseltiye sahiptir. Atatürk Kültür Merkezi'nin konumlandığı alan çalışma alanının en yüksek bölgesi olup yüksekliği 80-90 metre arasındadır.

Çalışma alanının en alt yüksekliği Taksim Meydanı 'ndan İTÜ Taşkışla Kampüsü'ne giden aks boyunca olup 60-70 metre arasındadır. Analizin yapılmasındaki amaç; fiziksel engeli bulunan ve hareket kısıtlılığı olan kullanıcıların erişebilirliğini engelleyen yükseklik farklılaşmasından oluşan dik cadde ve sokakların bulunduğu alanların tespit edilmesidir.

Buna göre kullanıcının rahat hareketini kısıtlayabilecek kot farkına sahip alanlar; Taksim-Beşiktaş bağlantı hattı olan İnönü Caddesi ve Taksim İTÜ Taşkışla Kampüsü bağlantı aksı olan Mete Caddesi ile Miralay Şefikbey Sokağın kesiştiği bölgedir.

çevresindeki yapı yükseklikleri dikkate alınmadığında alanın yüzde72'si, yüzde100 güneş almaktadır.

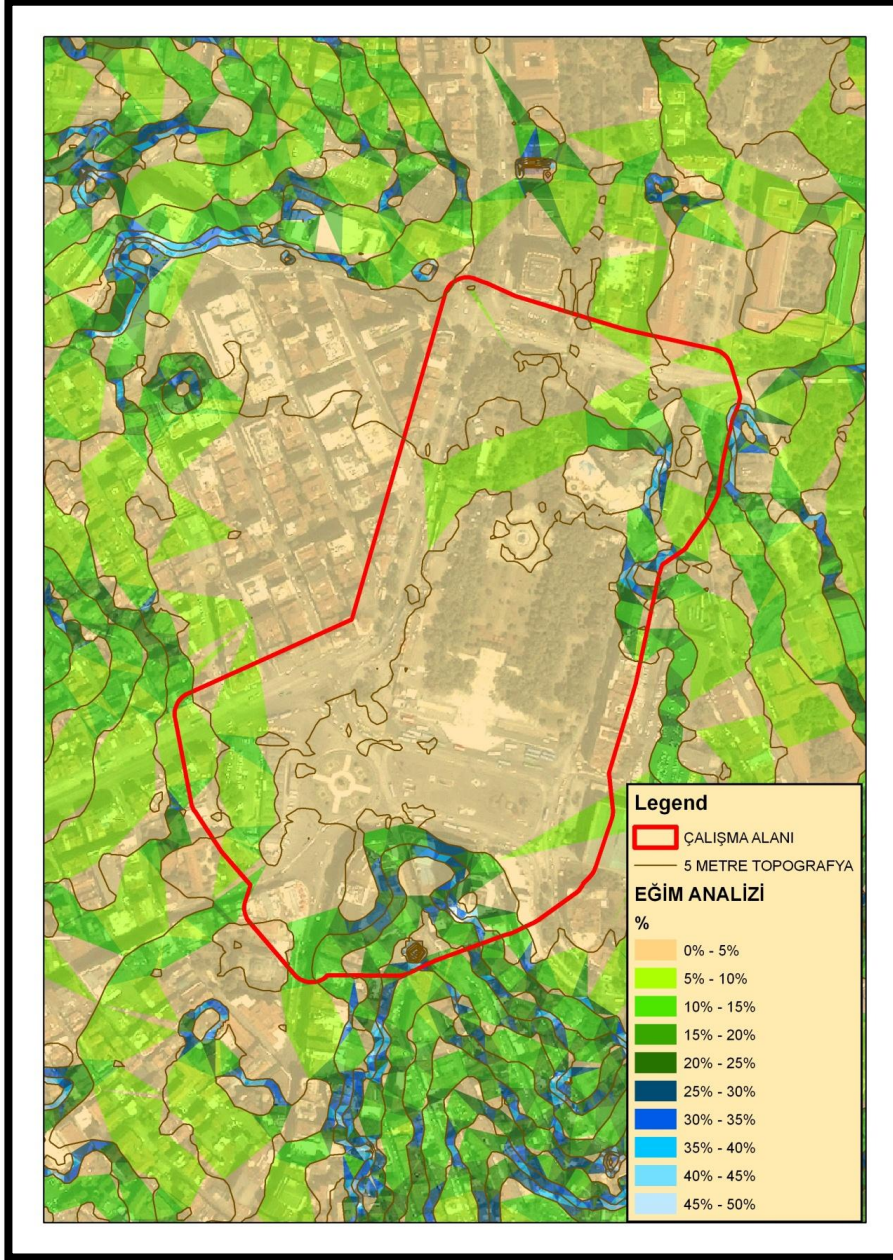


Şekil 5.14 : Bakı Analizi (İBB Arşivi, 2009)

Bakışimsız bulunan alanların bulunduğu bölgeler, kısmı görme engeli olan bireylerin alanı rahat algılamasını kolaylaştırmaktadır. Buna göre taksim gezi parkının cumhuriyet caddesi üzerinde bulunan kısmı kuzeye bakarken, mete caddesinin büyük bir bölümü

doğu yönüne bakmaktadır. Doğu ve güney yönlerin de ışığın belirli saatlerinde fazla olması, görme kısıtlılığı olan ya da alanı algılanmada güçlük çeken bireylere kolaylık sağlamaktadır.

5.6.1.3 Eğim Analizi



Şekil 5.15 : Eğim Analizi (İBB Arşivi, 2009)

Bu analizin yapılmasındaki amaç çalışma alanı sınırları içinde yer alan yüksek eğimlerin tespit edilmesidir. Fiziksel engeli bulunan bireylerin, yaşlıların ve bebekli ailelerin yüzde8'i geçen eğimlerde erişilebilirlikleri kısıtlanmaktadır.

Alanın büyük bir çoğunluğunun eğimi yüzde0- yüzde5 arasında yer almaktadır. Bu eğim genel olarak tüm kullanıcıların erişilebilirliğini olumsuz etkilememektedir. En yüksek eğim mete caddesinde görülmekte özellikle yüzde30-40 arasında değişmektedir. Buna göre; yapılan saha çalışmalarında da özellikle tekerlekli sandalye, baston, bebek arabası kullanan kişilerin Mete Caddesinde hareket ederken zorlandıkları tespit edilmiştir.taksim gezi parkı üzerinde de yüzde5-15 arası değişen eğim farklılıkları gözlenmektedir.

5.7 TAKSİM MEYDANI VE ÇEVRESİNDE KULLANIM YOĞUNLUĞU

Meydanı oluşturan açıklık araç trafiği hesaba katılmadığında oldukça tanımlı ve büyük (yaklaşık 30500 metrekare) bir kentsel mekan teşkil etmektedir. Meydan her türlü etkinlik için yeterli büyüklüktedir.

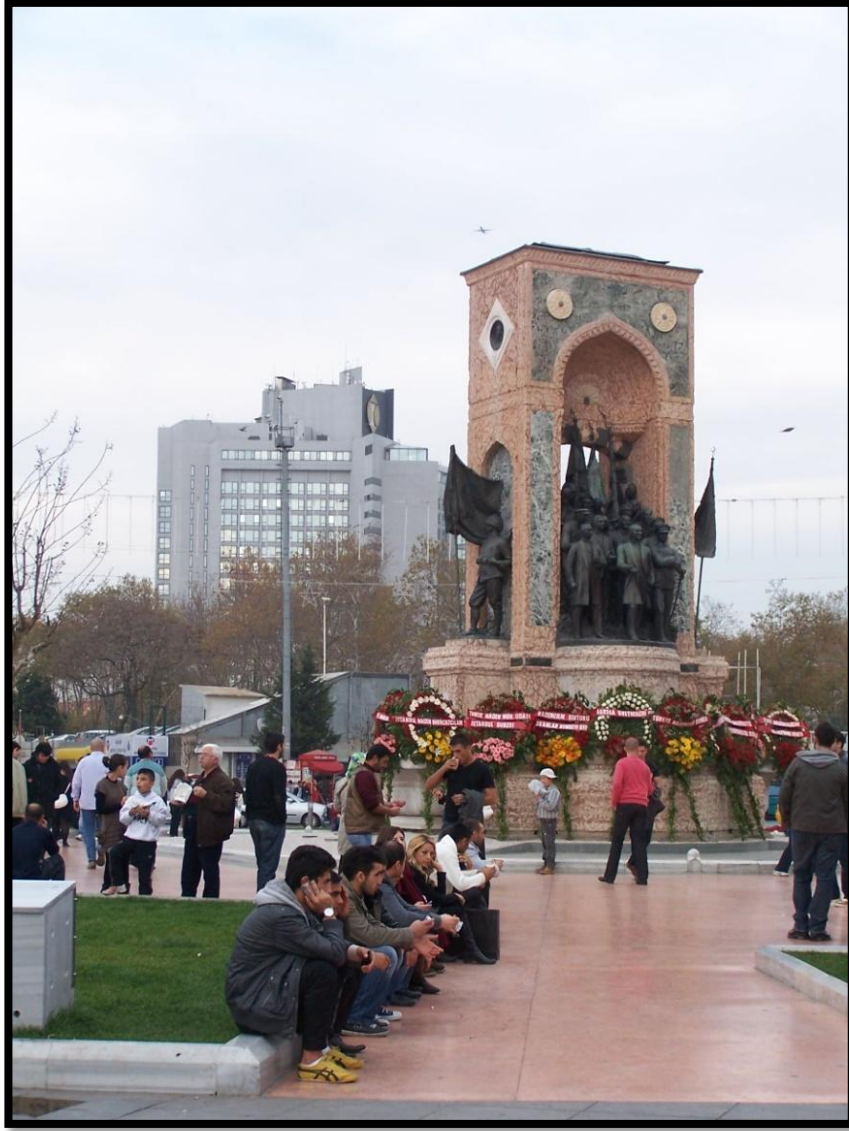
Kuzey güney doğrultusundaki temel bölünmeyi yaratan araç geçişi meydanı iki ana parçaya ayırmaktadır. Bunlardan birincisi İstiklal Caddesi girişinin ve Cumhuriyet Anıtı'nın bulunduğu alan, ikincisi ise Atatürk Kültür Merkezi'nin önünde kalan alandır. Böylelikle meydan iki parçalı hale gelir. Meydandaki tespitler sonucu günlük kullanımlarda anıt tarafındaki alanın daha yoğunlukla kullanıldığı gözlenmektedir.

Atatürk Kültür Merkezi önünde kalan alan ise dört bir tarafı araç trafiğiyle çevrelenmiş niteliktedir. Bu bölünmüşlük alanın kullanılabilir kısmının küçülmesine, kullanılabilen kısmın ise yapılaşmış kent dokusundan ve kendi içindeki parçaların birbirinden kopmasına neden olmaktadır.



Şekil 5.16 : Taksim Meydanı ndaki Yaya Yoğunluğu

Yoğun kullanılmasına karşın, meydan sıradan günlerde büyüklüğünden dolayı az yoğun görünmektedir. Atatürk Kültür Merkezi önündeki kısımda, metro çıkışlarından dolayı belirli bir yoğunluk her zaman bulunmaktadır. Anıt tarafında ise İstiklal Caddesi'ne girip çıkan veya tramvay durağında bekleyen kentlilerin oluşturduğu bir yoğunluk vardır. Aksine Atatürk Kültür Merkezi önündeki alan otobüs durağı bulunmasına karşın genellikle az yoğundur.



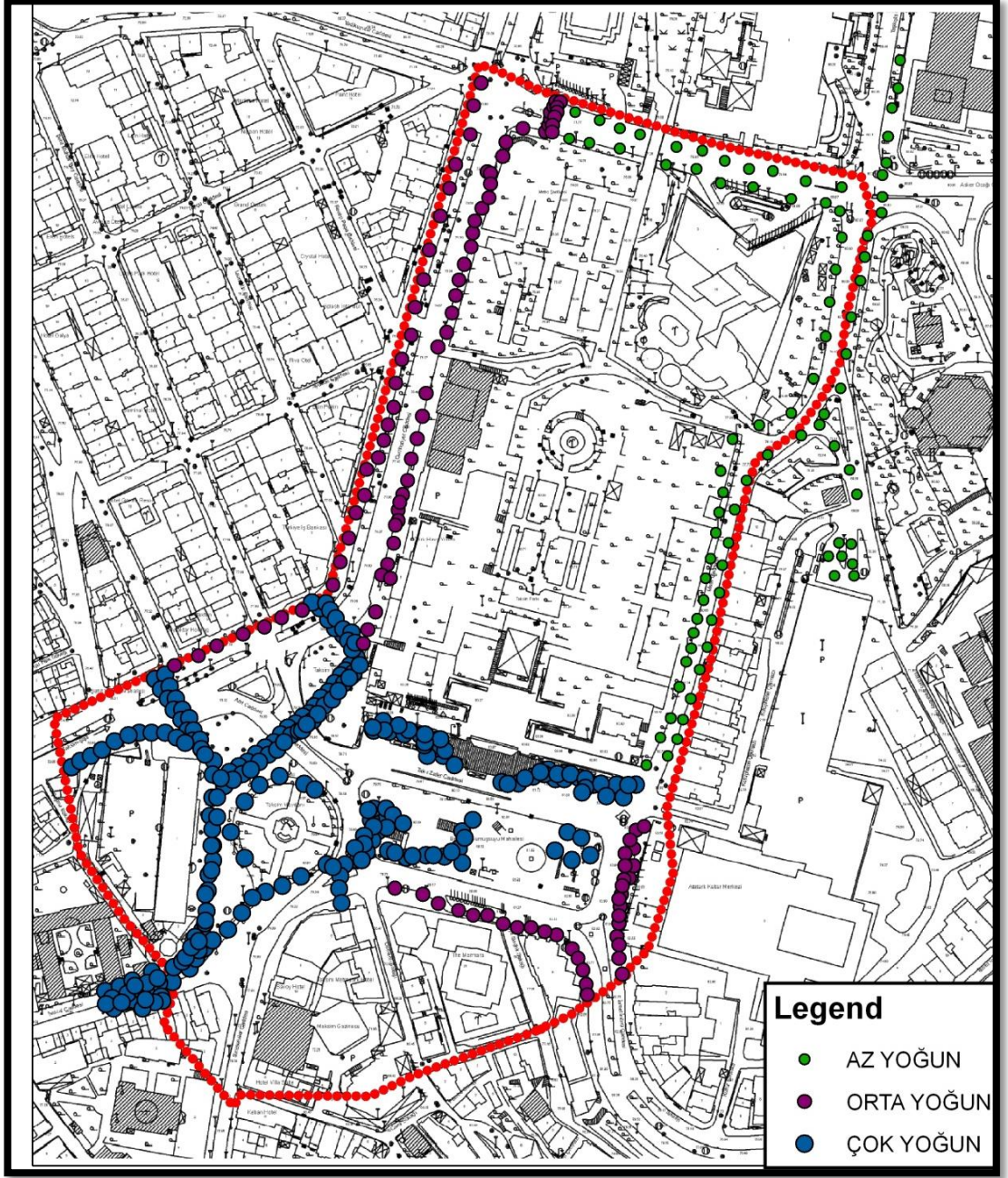
Şekil 5.17 : Cumhuriyet Anıtı Önündeki Yaya Yoğunluğu

Taksim Meydanı gündüz saatlerinde araç trafiği nedeniyle tehlikeli bir kentsel açık alan oluşturmaktadır. Karşıdan karşıya geçişlerde yürüme, görme, duyma vb. özurlüler için düzenlemeler olmadığı gibi çoğu yerde yaya geçidi düzenlemesi bulunmamaktadır.

5.7.1 Çalışma Alanı İçersindeki Yaya Yoğunluğu Tespiti

Yapılan gözlem ve tespitler sonucu yaya yoğunluğunu tespit etmek amacıyla, çalışma alanında bulunan tüm akslar için yaya yoğunluk tespiti yapılmış, ikinci olarak da Taksim Meydanı özelinde ayrıntılı olarak yaya yoğunlukları tespit edilmiştir.

Buna göre çalışma alanı içindeki caddeler ve alanlar gözönüne alındığında Taksim Meydanı günün belirli saatlerinde en yoğun yaya sirkülasyonuna sahiptir.



Şekil 5.18 : Çalışma Alanı İçindeki Yaya Yoğunluğu

Cumhuriyet caddesi yaya yoğunluğu bakımından orta yoğunlukta olup, bu caddede iş yeri, konaklama, metro istasyonu ve otobüs duraklarının bulunması bu caddenin de yaya sirkülasyonu bakımından yoğun olmasına neden olmaktadır.



Şekil 5.19 : Cumhuriyet Caddesi Üzerindeki Otobüs Duraklarındaki Yaya Yoğunluğu

Nitekim, yaya yoğunluğu bakımından karşılaştırıldığında Taksim Meydanı Cumhuriyet Caddesinden daha yoğun kullanılan bir alandır. Mete ve Asker Ocağı caddelerinde yaya yoğunluğu azdır. Bu caddeler üzerinde yoğunlaşma genellikle otobüs ve minübüs duraklarında olmaktadır.

5.7.2 Taksim Meydanı Üzerindeki Yaya Sayımı

Bu çalışma yaya yoğunluklarının fazla olduğu alanların tespit edilerek erişilebilirliği kısıtlı olan bölgelerin tespit edilmesi ve bu alanlar içindeki yaya hareketlerinin gözlenmesidir. Bu çalışmada bir haftalık gözlem ve sayımlar yapılmıştır. Metro ulaşımını kullanarak Taksim Meydanı'na ulaşan yaya sayısı resmi kurumlardan öğrenilmiş, taksi dolmuş kullanarak Taksim Meydanı 'na ulaşan yaya sayısı ise, alandaki çalışan ve yetkili kişilerle yapılan görüşmelerden temin edilmiş, otobüs duraklarından gelen yaya sayısı ise internetteki yolcu ve sefer sayıları çıkartılarak hesaplanmıştır. Bu sayımlar yapıldıktan sonra Taksim Meydanı 'nda toplu taşıma, metro

ve taksi dolmuş kullanan yolcuların sayısı ve bu yolcuların yönlendiği güzergahlar tespit edilmiştir. Bu tespitler sonucu Taksim Meydanı'nda yayaların hangi yönde yoğunlaştığı ve bu noktaların erişilebilirliği tespit edilmiş, erişimli ve erişimsiz alanların yaya yoğunluğu ile ilişkisi irdelenmiştir.

İstanbul Ulaşım AŞ.'nin yapmış olduğu 05.04.2010 - 10.04.2010 tarihleri arasında yapılmış yaya sayımı aşağıda belirtilmiştir. Buna göre hafta içi Taksim Meydanı na metro istasyonundan çıkan yaya sayısı 37.426 kişidir. Hafta sonu Taksim Meydanı na metro istasyonundan çıkan yaya sayısı ise 44.930 kişidir. Hafta içi metro istasyonundan meydana çıkan yaya sayısı en çok 15.00 - 16.00 saat dilimi arasındadır. Hafta sonu metro istasyonundan meydana çıkan yayaların sayısının en fazla olduğu saat dilimleri 13.00-14.00, 18.00-19.00 arasındadır.

05.04.2010 PAZARTESİ	TAKSİM	FUNİKÜLER	10.04.2010 CUMARTESİ	TAKSİM	FUNİKÜLER
SAATLER	ÇIKIŞ	TAKSİM	SAATLER	ÇIKIŞ	TAKSİM
06:00/07:00	73	69	06:00/07:00	200	13
07:00/08:00	1327	354	07:00/08:00	572	120
08:00/09:00	3121	1117	08:00/09:00	1305	394
09:00/10:00	2239	1217	09:00/10:00	1452	287
10:00/11:00	2598	753	10:00/11:00	1920	517
11:00/12:00	1678	902	11:00/12:00	1579	667
12:00/13:00	1902	858	12:00/13:00	2648	652
13:00/14:00	2320	893	13:00/14:00	4846	890
14:00/15:00	2650	954	14:00/15:00	3306	1478
15:00/16:00	4215	1068	15:00/16:00	3833	1074
16:00/17:00	927	1446	16:00/17:00	3799	1681
17:00/18:00	3738	1217	17:00/18:00	3291	1598
18:00/19:00	3340	2105	18:00/19:00	4549	1958
19:00/20:00	2201	2065	19:00/20:00	2912	1442
20:00/21:00	2732	404	20:00/21:00	2764	1389
21:00/22:00	1325	301	21:00/22:00	2912	1512
22:00/23:00	664	163	22:00/23:00	1826	340
23:00/24:00	262	121	23:00/24:00	796	161
24:00/01:00	114	5	24:00/01:00	420	18
TOPLAM	37426	16012	TOPLAM	44930	16191

Şekil 5.20 : Taksim Meydanı na Çıkan Metro Yolcu Sayısı

Kaynak:(Ulaşım AŞ.2010)

TAKSİM	GÜNEY		KUZEY		TOPLAM	
	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ
06:00/07:00	260	50	15	23	275	73
07:00/08:00	1133	1109	69	218	1202	1327
08:00/09:00	1780	2149	198	972	1978	3121
09:00/10:00	1199	1826	110	413	1309	2239
10:00/11:00	1042	2258	165	340	1207	2598
11:00/12:00	1319	1379	167	299	1486	1678
12:00/13:00	886	1609	204	293	1090	1902
13:00/14:00	2006	1981	190	339	2196	2320
14:00/15:00	1797	2349	188	301	1985	2650
15:00/16:00	3828	3716	244	499	4072	4215
16:00/17:00	329	818	383	109	712	927
17:00/18:00	2993	3425	929	313	3922	3738
18:00/19:00	4418	3295	322	45	4740	3340
19:00/20:00	3131	1858	442	343	3573	2201
20:00/21:00	2068	2469	464	263	2532	2732
21:00/22:00	1764	1231	114	94	1878	1325
22:00/23:00	1392	595	78	69	1470	664
23:00/24:00	763	254	94	8	857	262
24:00/01:00	193	113	0	1	193	114
TOPLAM	32301	32484	4376	4942	36677	37426

Şekil 5.21 : Taksim Meydanı nda 05.04.2010 tarihindeki yaya sayımı
Kaynak:(Ulaşım AŞ.2010)

TAKSİM	GÜNEY		KUZEY		TOPLAM	
	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ	GİRİŞ	ÇIKIŞ
06:00/07:00	223	130	17	70	240	200
07:00/08:00	368	424	57	148	425	572
08:00/09:00	657	1032	114	273	771	1305
09:00/10:00	783	1234	131	218	914	1452
10:00/11:00	800	1647	140	273	940	1920
11:00/12:00	788	1384	136	195	924	1579
12:00/13:00	1430	2432	194	216	1624	2648
13:00/14:00	2137	4551	226	295	2363	4846
14:00/15:00	1816	2813	197	493	2013	3306
15:00/16:00	2208	3530	251	303	2459	3833
16:00/17:00	3228	3548	304	251	3532	3799
17:00/18:00	2981	2942	307	349	3288	3291
18:00/19:00	3957	4212	304	337	4261	4549
19:00/20:00	2906	2667	289	245	3195	2912
20:00/21:00	2231	2599	170	165	2401	2764
21:00/22:00	3091	2790	290	122	3381	2912
22:00/23:00	2598	1727	92	99	2690	1826
23:00/24:00	721	756	70	40	791	796
24:00/01:00	863	405	31	15	894	420
TOPLAM	33786	40823	3320	4107	37106	44930

Şekil 5.22 : Taksim Meydanı nda 10.04.2010 tarihindeki yaya sayımı
Kaynak:(Ulaşım AŞ.2010)

Tablo 5.2 : Hafta içi yolcu sayısı

Hafta İçi				
Zaman	Metro	Taksi-Dolmuş	Otobüs	Toplam
Sabah	3121 KİŞİ	504 KİŞİ	2276 KİŞİ	5901 KİŞİ
Öğlen	1902 KİŞİ	307 KİŞİ	1387 KİŞİ	3596 KİŞİ
Akşam	3738 KİŞİ	604 KİŞİ	2726 KİŞİ	7068 KİŞİ

Kaynak: (Ulaşım A.Ş., 2010)

Buna göre; alınan veriler ve yapılan gözlem ve bilgi edinmelerde elde edilmiş verilere göre hafta içi toplu ulaşım çeşitlerinde Taksim Meydanı'na en fazla yolcu aktarımı metro ve finiküler hattı üzerinden yapılmaktadır. Hafta içi en fazla yaya yoğunluğu akşam vakitlerinde 6.30-7.30 saatleri arasında görülmektedir.

Tablo 5.3 : Hafta Sonu Yolcu Sayısı

HAFTA SONU				
Zaman	Metro	Taksi-dolmuş	Otobüs	Toplam
Sabah	1305	500	1200	3005
Öğlen	2648	1015	2435	6098
Akşam	4549	1743	4183	10475
Toplam	8502	3257	7818	19577

Kaynak: (Ulaşım A.Ş., 2010)

Buna göre; hafta sonu toplu ulaşım çeşitlerinde Taksim Meydanına en fazla yolcu aktarımı metro ve finiküler hattı üzerinden yapılmaktadır.hafta sonu en fazla yaya yoğunluğu akşam vakitlerinde 6.30-7.30 saatleri arasında görülmektedir.

5.8 TAKSİM MEYDANI ÜZERİNDEKİ YAYA YOĞUNLUĞU

Yapılan gözlem ve tespitler sonucu Taksim Meydanı'nda yaya yoğunluğu incelenmiş olup hafta içi ve hafta sonu olmak üzere iki gün boyunca sabah 8.30-9.30, öğlen 12.30-13.30, akşam 16.30-17.30 saatleri arasında gözlem yapılarak yoğunluklu bölgeler fotoğraflanmıştır.

Hafta İçi Sabah

Saat 8.30-9.30 arası yapılan gözlem sonucu yaya yoğunluğu, metro girişlerinde otobüs durakları üzerinde ve Taksim Meydanı ile İstiklal Caddesini bağlayan aks üzerinde görülmektedir.

Hafta İçi Öğlen

Saat 12.30-13.30 arası yapılan gözlem sonucu yaya yoğunluğu, Taksim Meydanı etrafında azalmakta iken özellikle belirli zaman aralıklarında metro giriş ve çıkışlarında yoğunluk artmaktadır. Toplu ulaşım durakları hafta içi sabah saatlerine nazaran daha az yoğunluktadır. Hafta içi öğle saatlerinde özellikle Cumhuriyet Caddesinin de yoğun olduğu gözlenmiştir.

Hafta İçi Akşam

Saat 16.30-17.30 arası yapılan gözlem sonucu yaya yoğunluğu, Taksim Meydanı nda artmakta iken belirli yaya erişimini sağlayan metro ve toplu taşıma duraklarında yoğunluk öğle saatlerine göre artmaktadır. Tespit edilen yoğunluk, belirlenen saat aralıklarında özellikle özel sektörde çalışan nüfus olmayıp daha çok kamu kurum ve kuruluşlarında çalışan ya da öğrenci olan kullanıcıları kapsamaktadır.

Buna göre;hafta içi hesaplanan yolcu sayısı

Hafta Sonu Sabah

Saat 8.30-9.30 arası yapılan gözlem sonucu yaya yoğunluğu, metro girişlerinde, otobüs durakları üzerinde ve Taksim Meydanı ile İstiklal Caddesini bağlayan aks üzerinde görülmektedir. Ancak hafta içi tespit edilen yoğunluktan daha azdır.

Hafta Sonu Öğlen

Saat 12.30-13.30 arası yapılan gözlem sonucu yaya yoğunluğu, Taksim Meydanı etrafında artmaktadır. İstiklal Caddesi ve Meydan arasındaki alanın daha yoğun olduğu

gözlenmektedir. Cumhuriyet Caddesi ve Zafer Takı Caddesindeki taşıt ve yaya yoğunluğu, hafta içi öğle vakti yaya ve taşıt yoğunluğundan daha fazladır.

Hafta Sonu Akşam

Saat 16.30-17.30 arası yapılan gözlem sonucu yaya yoğunluğu, diğer gözlem saatlerinden daha yoğun ve kalabalıktır. Özellikle buluşma noktası olması nedeniyle Taksim Cumhuriyet Heykeli önünde ve İstiklal Caddesinin meydana açıldığı alanda yaya yoğunluğunun arttığı gözlenmektedir.

Taksim meydanında 3 ayrı noktadan özellikle toplu taşıma durakları ve istasyonlarının bulunduğu bölgeden yapılan gözlem ve sayımlar aşağıda verilmiştir. Buna göre hafta içi sabah , öğle, akşam ile hafta sonu sabah öğle akşam yapılan analizlerde yayaların sayısı meydana buldukları noktalar ve yöneldikleri güzergahlar ve kullanım yoğunluklarına göre ok ve noktalama ile belirtilmiştir. Taksim Meydanı üzerinde erişilebilirlik sentez analizi oluşturularak fiziksel çevre problemi olarak nitelendirilen ve yayalar için engel teşkil edilen elemanların buldukları alanlar her 5 metrelik karolajlarla işaretlenmiş erişilebilir alanlar ve yaya yoğunluğunun hangi alanlarda arttığı tespit edilmiştir.

Buna göre; yayaların yoğunlaştığı alanların genellikle metro istasyonu, otobüs ve minübüs durakları olduğu ve bu durakların buldukları noktaların erişimi engelleyecek birçok elemana sahip oldukları tespit edilmiştir.

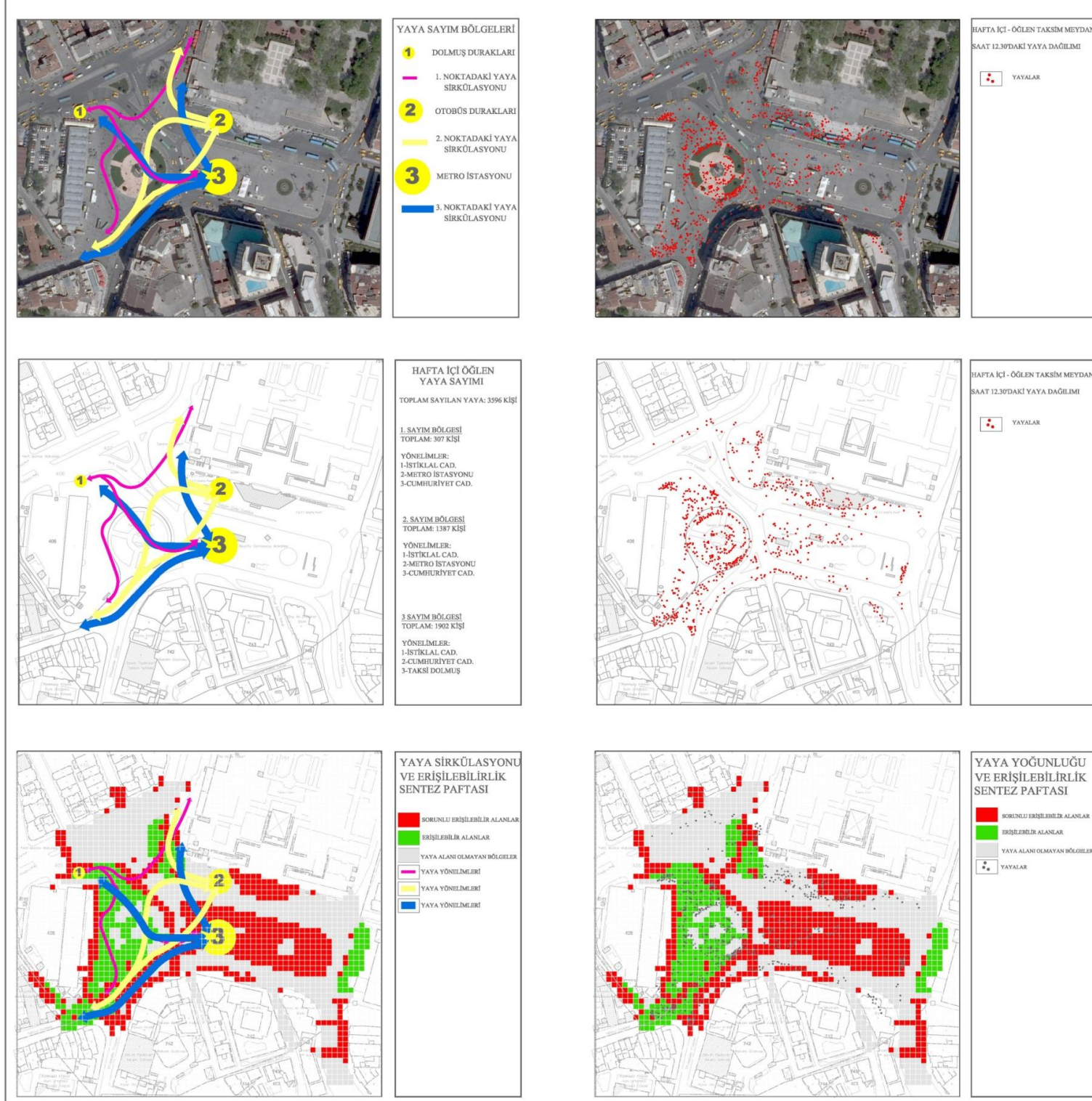
Otobüs minübüs duraklarının tasarımlarının herkesin kullanımına elverişli şekilde dizayn edilmedikleri ortaya çıkmıştır. Ayrıca Taksim Meydanı'ndaki yaya yoğunluklarının fazla olduğu bölgelerde erişilebilirliği engelleyen birçok yüzey problemleri , altyapı ve donatı elemanlarının yanlış konumlanmasından oluşan problemlerin ve doğal elemanlara bağlı problemlerin olduğu tespit edilmiştir.(bkz.Şekil Şekil 5.23, Şekil 5.24, Şekil 5.25, Şekil 5.26, Şekil 5.27, Şekil 5.28)

TAKSİM MEYDANI VE ÇEVRESİ YAYA YOĞUNLUĞU VE SİRKÜLASYONU HAFTA İÇİ SABAH



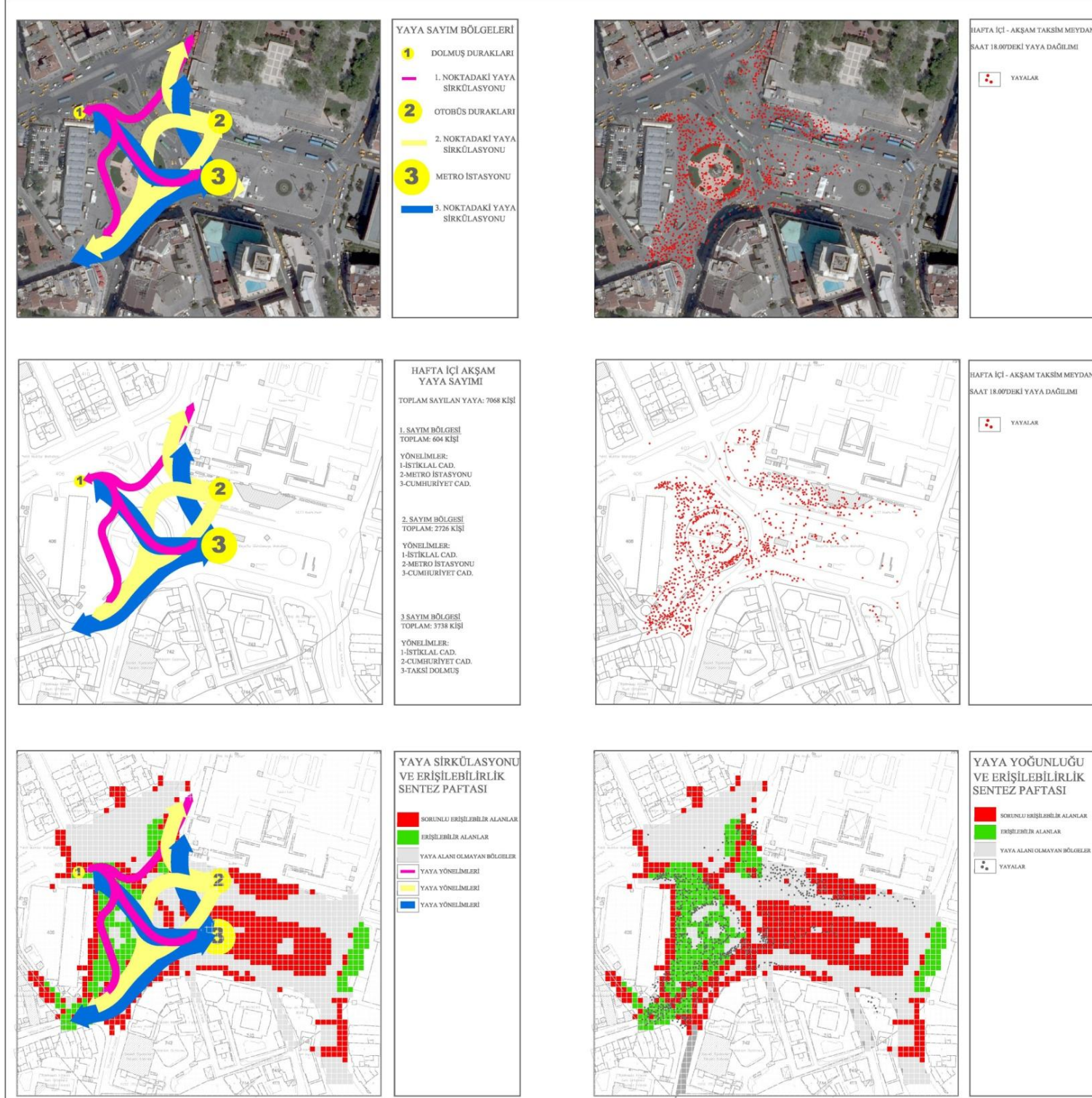
Şekil 5.23 : Taksim Meydanı Hafta İçi Sabah Yaya Yoğunluğu

TAKSİM MEYDANI VE ÇEVRESİ YAYA YOĞUNLUĞU VE SİRKÜLASYONU HAFTA İÇİ ÖĞLEN



Şekil 5.24 : Taksim Meydanı Hafta İçi Öğle Yaya Yoğunluğu

TAKSİM MEYDANI VE ÇEVRESİ YAYA YOĞUNLUĞU VE SİRKÜLASYONU HAFTA İÇİ AKŞAM



Şekil 5.25 : Taksim Meydanı Hafta İçi Akşam Yaya Yoğunluğu

TAKSİM MEYDANI VE ÇEVRESİ YAYA YOĞUNLUĞU VE SİRKÜLASYONU HAFTA SONU SABAH



Şekil 5.26 : Taksim Meydanı Hafta Sonu Sabah Yaya Yoğunluğu

TAKSİM MEYDANI VE ÇEVRESİ YAYA YOĞUNLUĞU VE SİRKÜLASYONU HAFTA SONU ÖĞLEN



Şekil 5.27 : Taksim Meydanı Hafta Sonu Öğle Yaya Yoğunluğu

TAKSİM MEYDANI VE ÇEVRESİ YAYA YOĞUNLUĞU VE SİRKÜLASYONU HAFTA SONU AKŞAM



Şekil 5.28 : Taksim Meydanı Hafta Sonu Akşam Yaya Yoğunluğu

5.9 BÖLÜM DEĞERLENDİRMESİ

Taksim meydanı konum ulaşım ve faaliyetleri göz önüne alındığında İstanbul Kenti için en önemli bir odak noktasıdır. Kullanıcı sayısının bu kadar fazla olduğu bir meydanın taşıt ve yaya trafiği açısından erişilebilir olması gerekmektedir.

Taksim Meydanının araç trafiğinin içinde bir kavşak noktası olarak kalması, Taksim Gezi Parkıyla bütünleşememesi, önemli bir yaya aksı olan İstiklal Caddesinin toplu ulaşım duraklarına uzak ve yaya erişilebilirliğinin kısıtlı olması, Taksim Meydanın yayalardan daha çok taşıt trafiğine hizmet ettiğini açıkça göstermektedir.

Yaya yoğunluğunun fazla olduğu toplu ulaşım durak ve istasyonları ve yaya yollarına bağlantılarının herkesin erişilebilirliğini ve güvenli ulaşımını sağlayacak şekilde oluşturulması gerekmektedir.

Taksim meydanının fiziksel konumunun yanı sıra önemli bir sosyal odak olduğu aşikardır. Yapılan etkinlikler gösteriler kutlamalar mitingler protestolarının yapıldığı kentin yüzü yaşayan bir avlusu olduğu düşünülürse herkesin kullanımına ve erişilebilirliğini kısıtlamayacak şekilde olmalıdır.

Taksim meydanı özelinde yapılacak projelerde tüm kullanıcıların meydanı aktif bir şekilde kullanımına ve yayaların erişimine imkan verecek şekilde tasarlanmalıdır.Öncelikle yapılacak projelerde yayaların yoğunluklu kullandıkları alanlar, güzergahlar tespit edilmeli mevcut durumdaki yanlış uygulamalar tekrarlanmamalıdır. Özellikle yayaların bekleme noktalarında yaya yolu girişlerinde ve durak ve istasyonların önlerindeki alanların yayaların giriş çıkış bekleme ve hareket halindeki konumlarına uygun erişilebilir hale getirilmesi gerekmektedir.

6. TAKSİM MEYDANI VE ÇEVRESİNİN TÜM KULLANICILARIN ERİŞİLEBİLİRLİK GEREKSİNİMLERİ DOĞRULTUSUNDA İRDELENMESİ

Bu bölümde çalışma alanı sınırlarında kalan, Taksim Meydanı , gezi parkı ve önemli akslar olan Tak-1 Zafer Caddesi, Mete Caddesi, Asker Ocağı Caddesi Cumhuriyet Caddesi ve İnönü Caddesinin bir bölümünde durum tespitleri yapılarak tüm kullanıcıların ve özellikle fiziksel ve görme özürlü bireylerin erişilebilirliğini kısıtlayan problemlerin tespit edilmesi hedeflenmektedir. Bu bölümde yapılan durum tespitleri belirli zaman aralıklarında yapılan saha çalışmalarının derlenmesiyle oluşturulmuştur. Bu saha çalışmalarında yapılan tespitler Birleşmiş Milletlerin Özürlü Komisyonunun yapmış olduğu “Özürülüler için Erişilebilirlik – Bir Engelsiz Çevre Tasarım Kılavuzu”nda geçen standartlar göz önünde bulundurularak yapılmıştır.

20/12/2010 tarihinde saat 13.30-15.30 saatleri arasında İSÖM’de görev yapan İSÖM Müdürü Adem Durak, görme engeli olan Vedat Topçu, Adem Vural ve kısmi görme engeli olan Murat Akkuş’la yapılan saha çalışması

Mimar fiziksel özürlü Mimar Şükrü Sürmen ile yapılan 07/12/2010 tarihli saat 10.30-12.30 saatleri arası yapılan saha gezisi

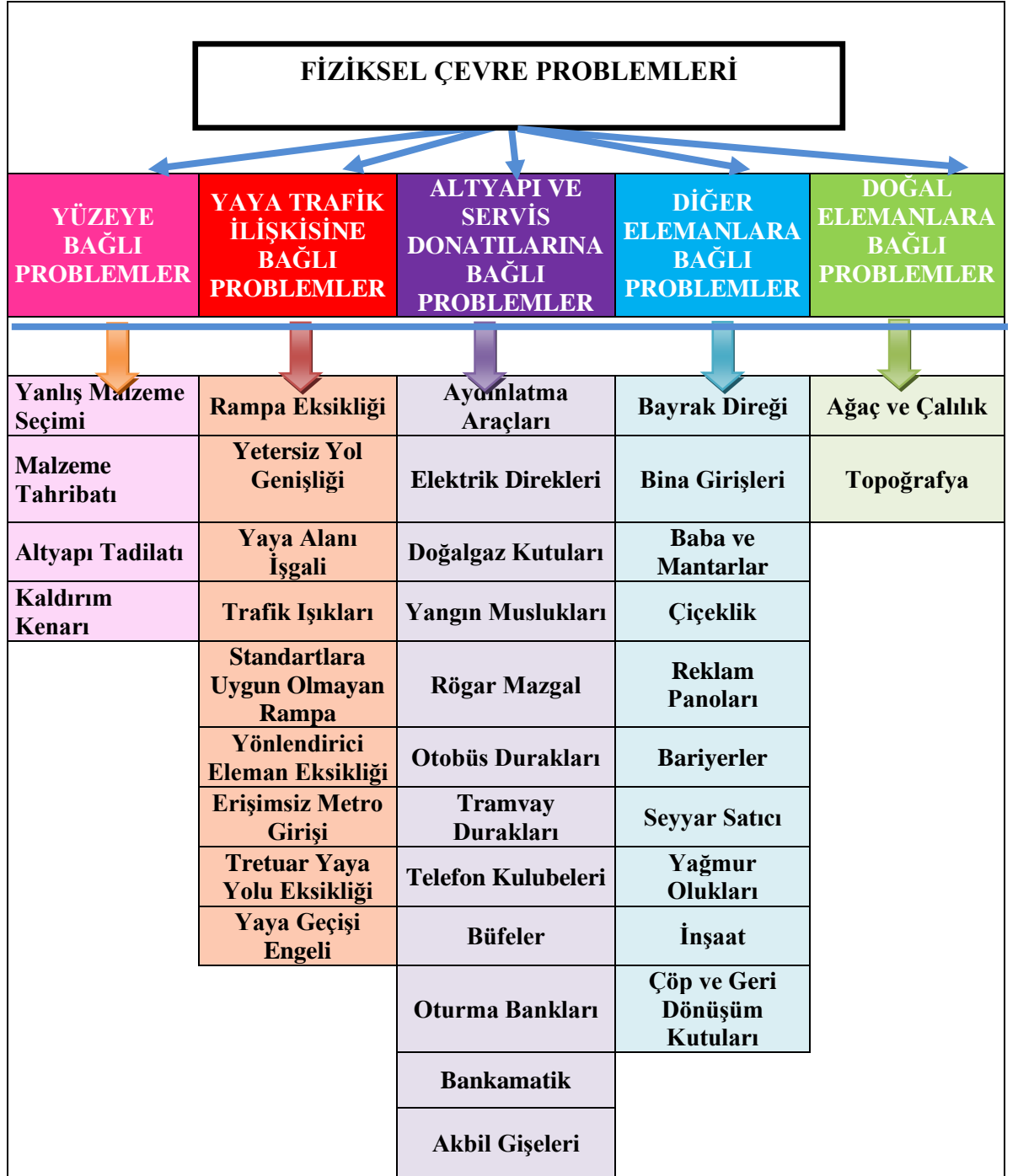
25/05/2010 ve 30/11/2010 tarihlerinde 16.30-18.00 ve 14.00-16.00 saatleri arasında yapmış olduğum saha çalışması,

09/04/2011 ve 10/04/2011 tarihlerinde 09.00-17.00 saatleri arasında yapmış olduğum saha çalışmasıdır.

Buna göre fiziksel mekandaki tüm kullanıcıların çalışma alanı içinde kalan bölgedeki erişilebilirliklerini kısıtlayan fiziksel çevrede bulunan sorunları genel olarak aşağıdaki gibi sıralanmaktadır. Bunlar;

1. Yüzeğe Bağlı Problem Tespitleri
2. Kent Donatılarına Bağlı Problem Tespitleri
3. Yaya-Trafik İlişkisine Bağlı Problem Tespitleri
4. Doğal Engellere Bağlı Problem Tespitleri

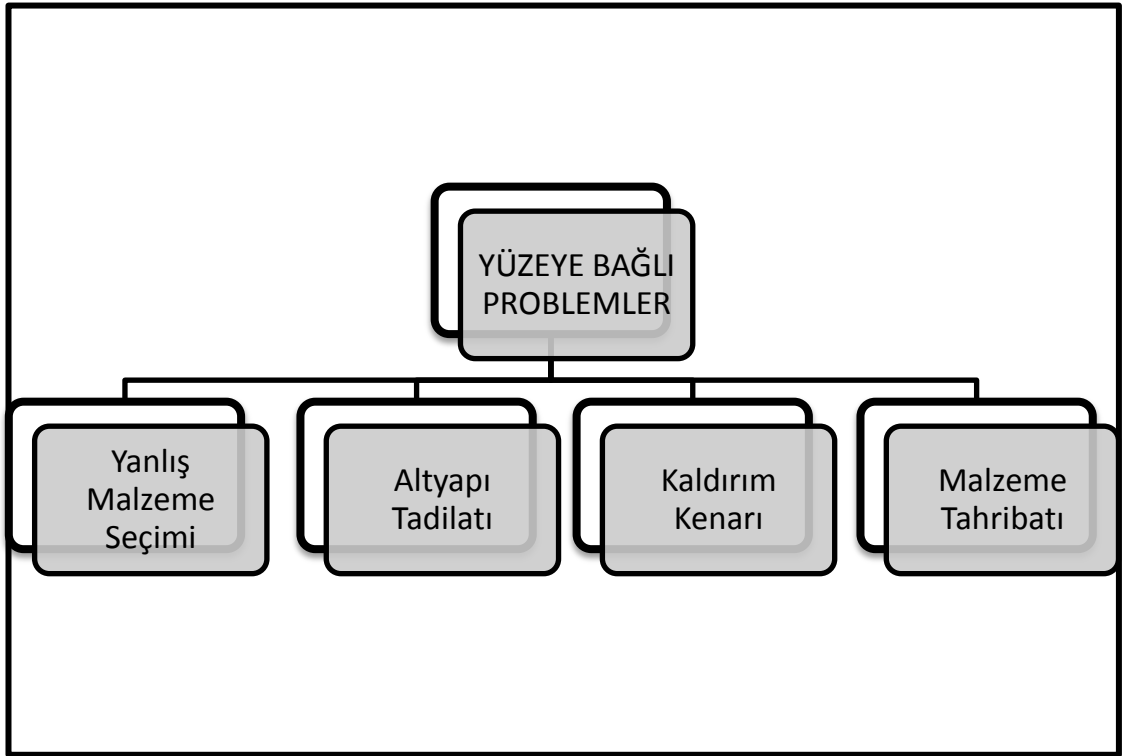
5. Diğer Engellere Bağlı Problem Tespitleri



Şekil 6.1 : Erişilebilirlikle İlgili Karşılaşılan Problemler

6.1 YÜZEYE BAĞLI PROBLEM TESPİTLERİ

Bu analizin yapılma nedeni; yaya erişiminde yüzey faklılaşmasının önemli bir etken olmasıdır. Kullanıcıların hareketini kısıtlayacak yollardaki bölümler tespit edilmiştir. Tüm kullanıcıların çalışma alanındaki erişilebilirliğini kısıtlayan yüzeye bağlı problemler tespit edilmiş, buna bağlı olarak çalışma alanı sınırlarında kalan Taksim Meydanı nda, Mete, Asker Ocağı ve Cumhuriyet Caddelerinde bulunan yüzeye bağlı problemler araştırılmıştır. Buna göre yüzeye bağlı problemler (Şekil 6.2)'de belirtildiği gibi dört grupta incelenmiştir.



Şekil 6.2 : Yüzeye Bağlı Problemler

6.1.1 Asker Ocağı Caddesi Yüzeye Bağlı Problem Tespiti

Asker Ocağı Caddesi çalışma alanının kuzeyinde bulunmaktadır. Yapılan saha çalışmaları doğrultusunda bu alanda yüzey problemleri tespit edilerek ölçümleri yapılmıştır.



Şekil 6.3 : Asker Ocağı Caddesi Yüzeyle Bağlı Problemler

Asker ocağı caddesinde 137 m² alanı arnavut kaldırımı ile döşenmiştir. Bu da özellikle arnavut kaldırım taşılarının arasında geniş açıklıklar bulunmaktadır. Buda tekerlekli sandalye, baston veya yürüteçle hareket eden ve görme engeli olan kullanıcıların bu alanda hareket etmelerini zorlaştırmaktadır.

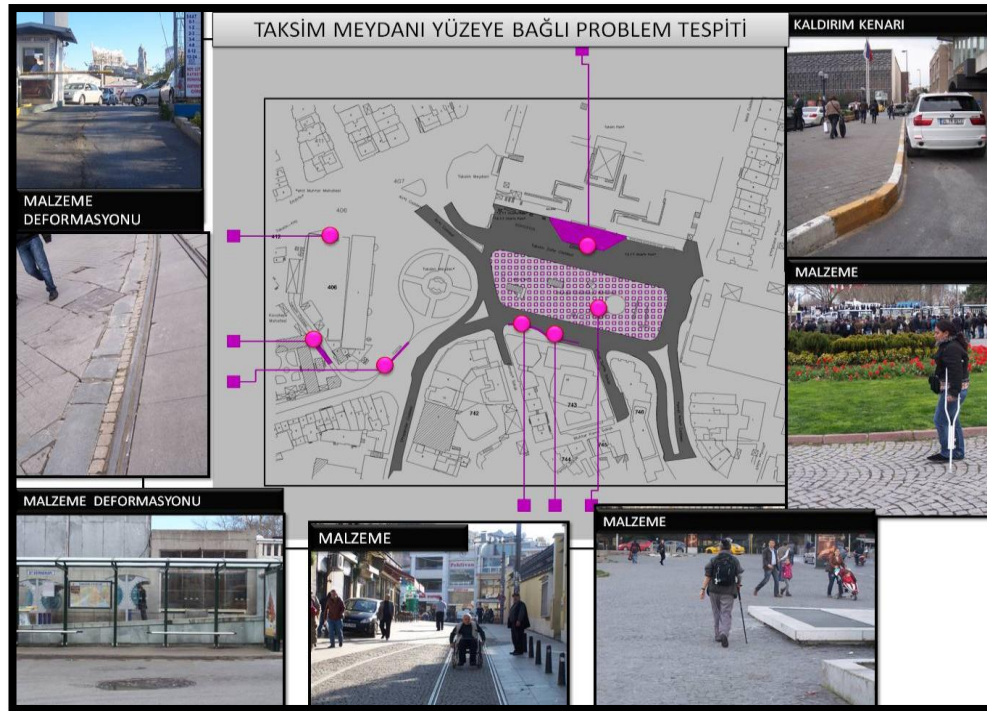
Asker ocağı caddesinin taksim geziparkına bağlantısını sağlayan üst geçitin bulunduğu bağlantı noktasında 100 m²'lik malzeme tahribatı bulunmaktadır. Asker Ocağı Caddesinin 438 metre olan uzunluğunun 118 metresinde kaldırım yüksekliği 16 cm geçmektedir.

Tablo 6.1 : Asker Ocağı Caddesi, Mevcut Durum ve Sorun Tablosu

FİZİKSEL ÇEVRE PROBLEMLERİ	ÖLÇÜ	MEVCUT YAYA YOLU	SORUN	SORUN MEVCUT (%)	SORUN TOPLAM	SORUN/ MEVCUT (%)
YÜZEYE BAĞLI PROBLEMLER						
Yanlış Malzeme Seçimi	Alan(m ²)	1327	137	10	237	18
Malzeme Tahribatı	Alan(m ²)	1327	100	8		
Kaldırım Kenarı	Uzunluk (m)	438	118	27	118	27

6.1.2 Taksim Meydanı Yüzeğe Bağlı Problem Tespiti

Taksim Meydanı nı oluşturan metro giriş çıkış noktalarını oluşturan alanın yüzeyi arnavut kaldırımı olup, zafer anıtının bulunduğu alanın içi farklı bir pürüzsüz parke taş döşeme ile döşenmişken, tramvay aksı dışında kalan alanlar ise kilitli beton parke ile kaplanmıştır. Taksim Meydanı ndan İstiklal Caddesine yöneldiğimiz güzergahta zemin beton taş plaklarla kaplanmış olup ara ara yüzeylerde ciddi tahribatlar gözlenmektedir.



Şekil 6.4 : Taksim Meydanı ndaki Yüzeğe Bağlı Problemler

İstiklal Caddesi de Taksim Meydanı ndaki gibi pürüzsüz parke taş döşeme ile kaplanmış ara ara yüzey tahribatları görülmektedir. Taksim gezi parkındaki yüzey yer yer fonksiyonlara göre değişmektedir. Örneğin Taksim Gezi Parkı içinde bulunan ana yaya aksına bağlanan iki rampadan birinin yüzeyi beton taş parke iken biri asfalt olarak döşenmiştir. Parkın içinde yumuşak zemin olarak toprak yollar bulunurken ara ara beton taş parkelerin bulunması ve bunların tahrip olmasından dolayı yüzeyde ciddi problemlere rastlanmaktadır. Meydandan Gezi parkına çıkan merdivenlerin yüzeyi özellikle yağmurlu havalarda kaygandır. Bu da kullanıcılar için tehlike arz etmektedir.

Taksim Meydanı genelinde yüzey tahribatından oluşan problemlerden yaya erişimini kısıtlayan malzemeler kullanılmıştır. Özellikle Taksim Meydanı metro çıkışında arnavut kaldırımı kullanılmıştır. Yaya sirkülasyonunun yoğun olduğu bölgede tüm kullanıcıların erişilebilirliği yüzeyin pürüzlü ve aralıklı olmasından dolayı kısıtlanmaktadır. Tarlabası Caddesi Taksim Meydanı girişinde bulunan otoparkın girişinde yüzey tahribatı bulunmaktadır.

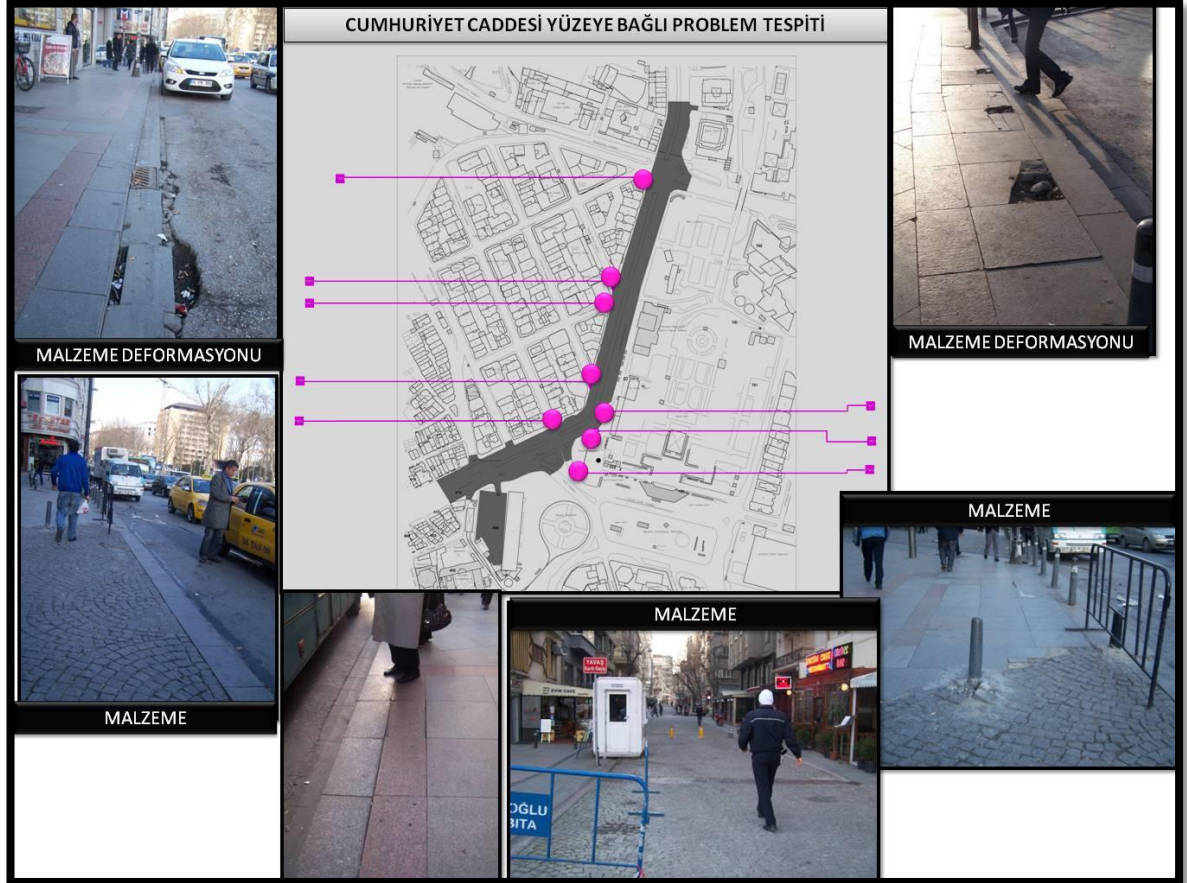
Taksim Meydanı ve tünel arasında bulunan tarihi tramvay aksının rayları fiziksel özürülüler için engel teşkil etmektedir. Ayrıca görme özürülü bireyler bu ray aksını kılavuz çizgi yönlendirici bir aks olarak düşünüp bu doğrultuda hareket etmektedirler. Meydan ve İstiklal Caddesi üzerinde yönlendirici elemanlarının yetersiz olması, görme engeli bulunan kullanıcıların tramvay aksını takip etmesi ve tramvay gelişini görememeleri onlar için tehlike arz etmektedir.

Tablo 6.2 : Taksim Caddesi Mevcut Durum ve Sorun Tablosu

FİZİKSEL ÇEVRE PROBLEMLERİ	ÖLÇÜ	MEVCUT	SORUN	SORUN/ MEVCUT (%)	SORUN	SORUN/ MEVCUT (%)
YÜZEYE BAĞLI PROBLEMLER						
Yanlış Malzeme Seçimi	Alan(m²)	16386	5792	35.35	5843	36
Malzeme Tahribatı	Alan(m²)	16386	51	0.31		

Tablo 5.2’de görüldüğü gibi Taksim Meydanı nda yüzeye bağlı problem tespit edilmiş buna göre; yanlış malzeme seçiminin bulunduğu alanlar toplam meydan alanının yüzde35.5’ini, malzeme tahribatının olduğu alanlar ise yüzde 0.31’ini oluşturmaktadır.

6.1.3 Cumhuriyet Caddesi Yüzeye Bağlı Problem Tespiti



Şekil 6.5 : Cumhuriyet Caddesindeki Yüzeye Bağlı Problemler

Cumhuriyet Caddesi genelinde de diğer akslarda görülen malzeme seçimi ve yanlış uygulama ortaya çıkan ve çeşitli altyapı çalışmalarından kaynaklanan yüzey tahribatları bulunmaktadır. (Bkz. Şekil 6.5)

Buna göre Tablo 6.3 ‘de görüldüğü gibi yanlış malzeme seçimi caddenin yaya alanının yüzde1’ni oluşturmaktadır.

Tablo 6.3 : Cumhuriyet Caddesi, Mevcut Durum Ve Sorun Tablosu

FİZİKSEL ÇEVRE PROBLEMLERİ	ÖLÇÜ	MEVCUT	SORUN	SORUN MEVCUT (%)	MEVCUT	SORUN MEVCUT (%)
YÜZEYE BAĞLI PROBLEMLER						
Yanlış Malzeme Seçimi	Alan(m ²)	3084	43	1	3084	1

6.1.4 Mete Caddesi Yüzeğe Bağlı Problem Tespiti



Şekil 6.6 : Mete Caddesindeki Yüzeğe Bağlı Problemler

Şekil 5.6'da görüldüğü gibi, Mete Caddesi; Taksim Meydanı ve önemli bir eğitim odağı olan İTÜ Taşkışla kampüsünü birbirine bağlayan, otobüs duraklarının ve Taksim Gezi

Parkı girişinin bulunduğu önemli bir aks olmasına rağmen yüzey problemlerinin en fazla görüldüğü akstır. Özellikle yaya yollarının dar ve güvenli yaya geçişleri bulunmamaktadır.

Dar yaya yolları üzerinde ciddi yüzey tahribatları bulunmaktadır. Bu tahribatlar parke taş döşemelerin zamanla kırılmasından ve yerlerinden oynamasından kaynaklanmaktadır. Fiziksel engeli bulunan kullanıcıların hareketini kısıtlayan bu tahribatlar görme engeli olan kullanıcıların takılıp düşmesine ve hatta ciddi kazalara mahal verecek durumdadır.

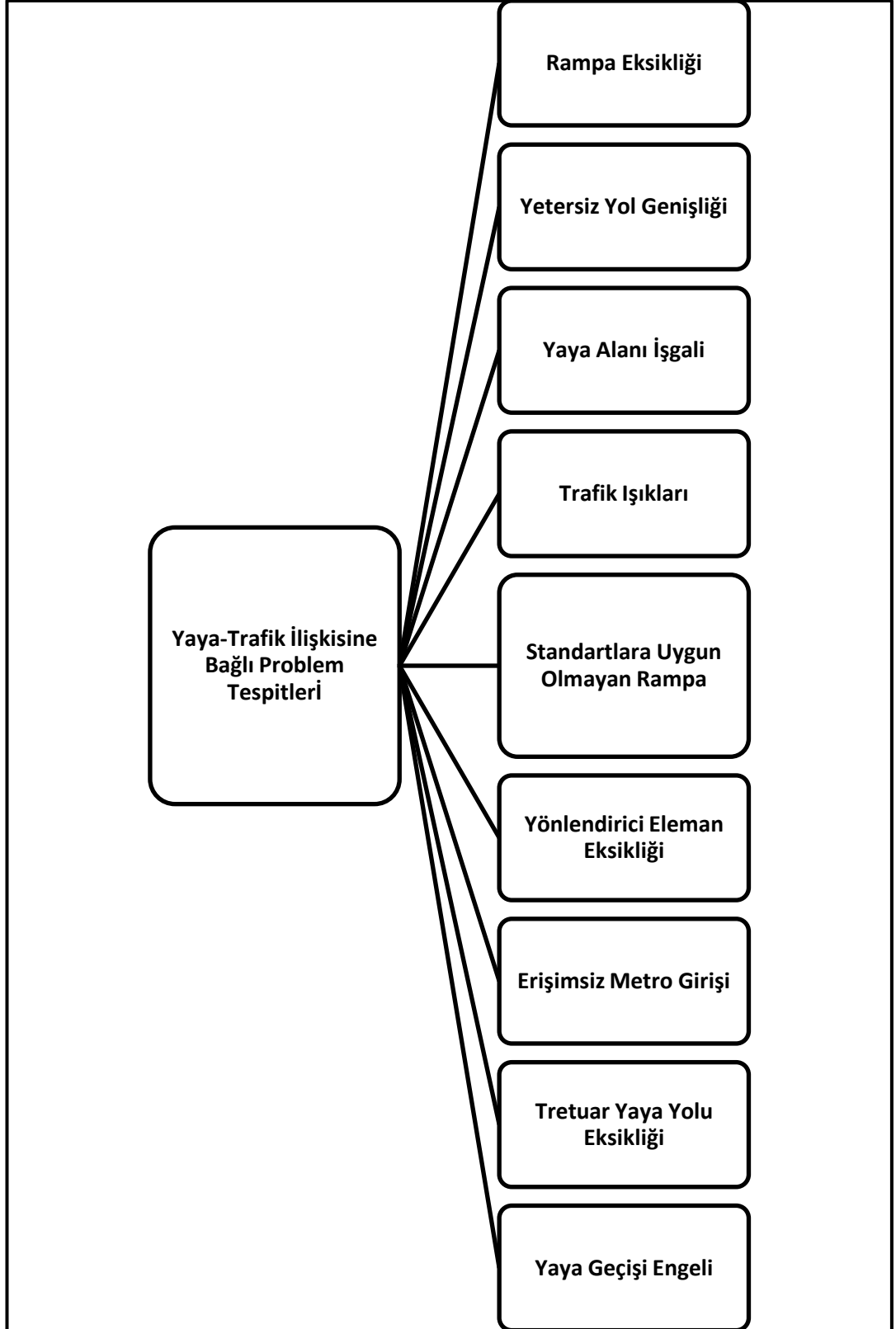
Buna göre; Mete Caddesi'ndeki malzeme tahribatının bulunduğu alanlar caddenin mevcut yaya yolunun yüzde 0.11'ini oluşturmaktadır. Mete caddesindeki uzunluğun yüzde 92'sinde 16 cm'i aşan kaldırım kenarları bulunmaktadır.

Tablo 6.4 : Mete Caddesi Mevcut Durum ve Sorun Tablosu

FİZİKSEL ÇEVRE PROBLEMLERİ	ÖLÇÜ	MEVCUT	SORUN	SORUN/ MEVCUT (%)
YÜZEYE BAĞLI PROBLEMLER				
Malzeme Tahribatı	Alan(m²)	3144	3.6	0.11
Kaldırım Kenarı	Uzunluk (m)	706	650	92

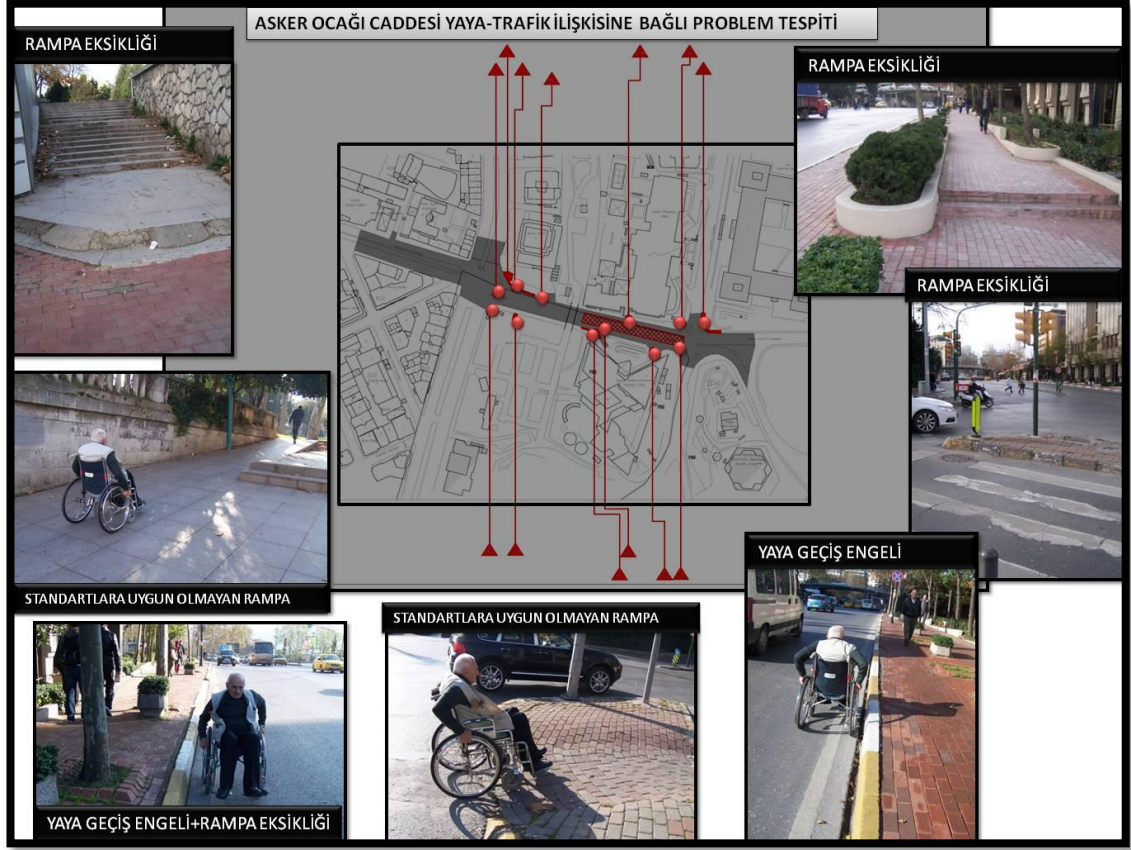
6.2 YAYA-TRAFİK İLİŞKİSİNE BAĞLI TESPİTLER

Bu analizin yapılma nedeni; yaya erişiminde yaya ve trafik ilişkisi irdelenerek yayaların erişilebilirliğini kısıtlayan özellikle yeterli genişlik hareket alanlarında karşılaştıkları problemler incelenmiştir. Kullanıcıların hareketini kısıtlayacak yollardaki bölümler tespit edilmiştir. Tüm kullanıcıların çalışma alanındaki Taksim Meydanı'nda, Mete, Asker Ocağı ve Cumhuriyet Caddelerinde erişilebilirliğini kısıtlayan yaya ve trafik ilişkisine bağlı problemler tespit edilmiş, Buna göre yaya trafik ilişkisine bağlı problemler (Şekil 6.7)'de belirtildiği gibi dokuz başlıkta incelenmiştir.



Şekil 6.7 : Yaya Trafik İlişisine Bağlı Problemler

6.2.1 Asker Ocağı Caddesi Yaya Trafik İlişisine Bağlı Problem Tespiti



Şekil 6.8 : Asker Ocağı Caddesi Yaya Trafik İlişisine Bağlı Problem Tespiti

Şekil 6.8 de belirtildiği gibi Asker Ocağı Caddesindeki yaya trafik ilişkisine bağlı problemler tespit edilmiştir. Buna göre Asker Ocağı Caddesinin 1327 m²'lik yaya alanında 60m²'sinde yol genişliği 80 cm 'e kadar inmektedir. Buda yaya alanının yüzde 5'ini yetersiz yol genişliği oluşturmaktadır.

Yaya geçişlerinde bulunması gereken rampalar alanın 4 bölgesinde eksiktir. İTÜ Taşkışla Kampüsü önünde bulunan kavşakların geçiş noktalarında rampa bulunmamaktadır. Buda caddedeki yaya alanının yüzde 2'sinde rampa eksikliği olduğunu göstermektedir.

Asker Ocağı Caddesinin 438 metre olan uzunluğunun 23 metresinde tretuar yaya yolu eksikliği bulunmaktadır. Bu da yaya yolunun uzunluğunun yüzde 5'ini oluşturmaktadır.

Asker Ocağı Caddesinin 438 metre olan uzunluğunun 130 metrede uzunluğunda yaya geçiş engeli bulunmaktadır.Taşıt yolundan güvenli karşı yaya alanına geçiş sağlanamamakta ve yaya yolunun uzunluğunun yüzde 5'ini oluşturmaktadır.

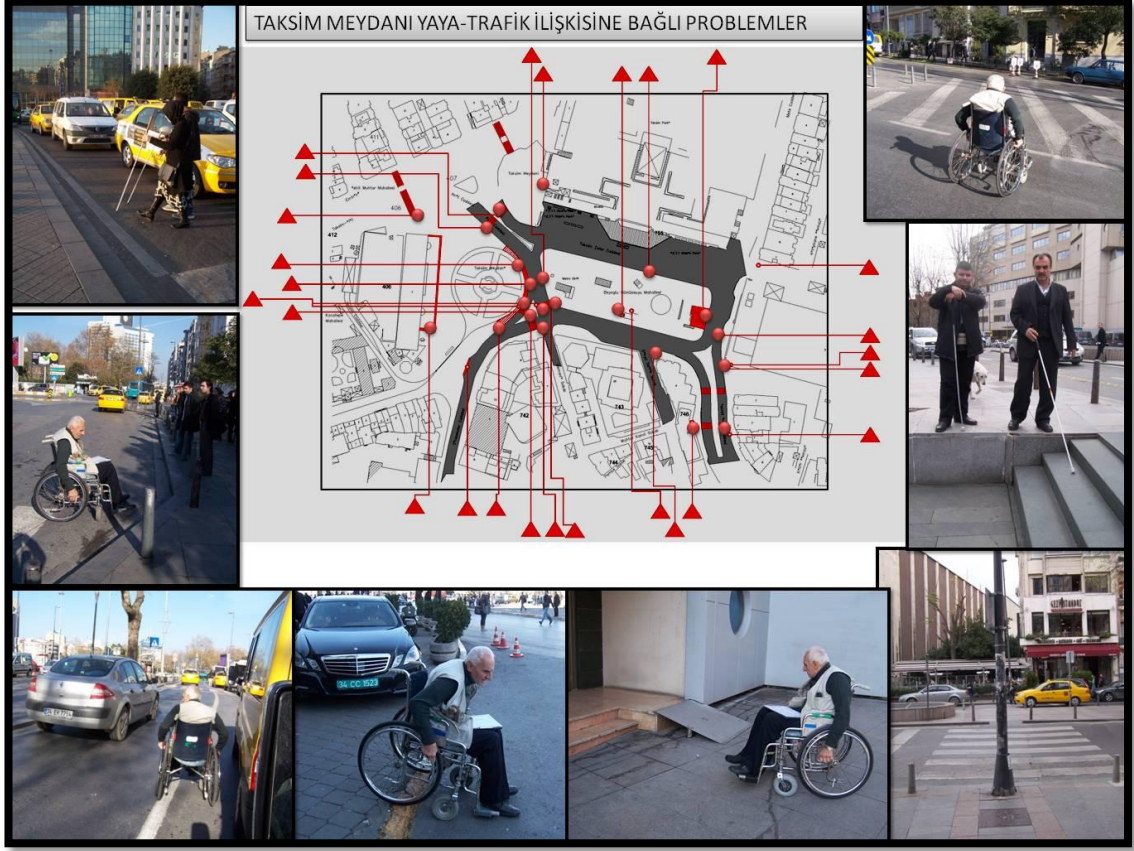
Asker ocağı caddesinde yaya geçişlerinin bulunduğu trafik ışıklarının bulunduğu 7 geçiş noktasında yönlendirici elemanlar bulunmamaktadır. Cadde üzerinde yönlendirici elemanlar, kılavuz şeritler ve sinyalizasyon sistemleri bulunmamaktadır.

Caddede bulunan 7 adet trafik ışığının 2'si yayaların geçişini engelleyecek biçimde yerleştirilmiştir.yani trafik ışıklarının yüzde 29'u problem teşkil etmektedir.

Tablo 6.5 : Asker Ocağı Caddesi, Yaya Trafik İlişisine Bağlı Mevcut Durum ve Sorun Tablosu

FİZİKSEL ÇEVRE PROBLEMİ	ÖLÇÜ	MEVCUT	SORUN	SORUN MEVCUT (%)	MEVCUT TOPLAM	SORUN TOPLAM	SORUN MEVCUT (%)
YAYA TRAFİK İLİŞKİSİ							
Rampa Eksikliği	Alan (m²)	1327	21	2	1327	81	6
Yetersiz Yol Genişliği	Alan (m²)	1327	60	5			
Trafik Işıkları	Sayı	7	2	29	21	13	62
Standartlara Uygun Olmayan Rampa	Sayı	7	4	57			
Yönlendirici Eleman Eksikliği	Sayı	7	7	100			
Tretuar Yaya Yolu Eksikliği	Uzunluk (m)	438	23	5	438	153	35
Yaya Geçiş Engeli	Uzunluk (m)	438	130	30			

6.2.2 Taksim Meydanı Yaya Trafik İlişkisine Bağlı Problem Tespiti



Şekil 6.9 : Taksim Meydanı Yaya Trafik İlişkisine Bağlı Problem Tespiti

Taksim Meydanı'nın 3084 m²'lik yaya alanında 71 m²'sinde yani meydanın yüzde3'ünde yaya alanı işgali bulunmaktadır. Yaya yolundaki park etmiş taşıtlar, reklam panoları seyyar satıcılar büfeler ve meydan üzerindeki dükkanların yaya yolunu işgal etmektedir.

Taksim Meydan alanının 12 m²'sinde rampa eksikliği bulunmaktadır. Yaya geçişlerinde eksik olan rampalar tüm yaya alanının yüzde 0.07'lik kısmını oluşturmaktadır.

Taksim Meydanı'nın 3849 metre olan uzunluğunun 72 metrede uzunluğunda yani cadde uzunluğunun yüzde 1.8'inde yaya geçiş engeli bulunmaktadır. Taşıt yolundan güvenli karşı yaya alanına geçiş sağlanamamaktadır.

Tablo 6.6 : Taksim Meydanı Yaya Trafik İlişisine Bağlı Mevcut Durum ve Sorun Tablosu

FİZİKSEL ÇEVRE PROBLEMİ	ÖLÇÜ	MEVCUT	SORUN	SORUN/MEVCUT (%)	MEVCUT	SORUN	SORUN/MEVCUT (%)
YAYA TRAFİK İLİŞKİSİ							
Rampa Eksikliği	Alan(m²)	16386	12	0.073	16386	743	5
Yetersiz Yol Genişliği	Alan(m²)	16386	231	1.410			
Yaya Alanı İşgali	Alan(m²)	16386	500	3.051			
Trafik Işıkları	Sayı	7	5	71.429	18	16	89
Standartlara Uygun Olmayan Rampa	Sayı	6	5	83.333			
Yönlendirici Eleman Eksikliği	Sayı	2	4				
Erişimsiz Metro Girişi	Sayı	3	2	66.667			
Yaya Geçiş Engeli	Uzunluk (m)	3849	72	1.871	3849	72	1.8

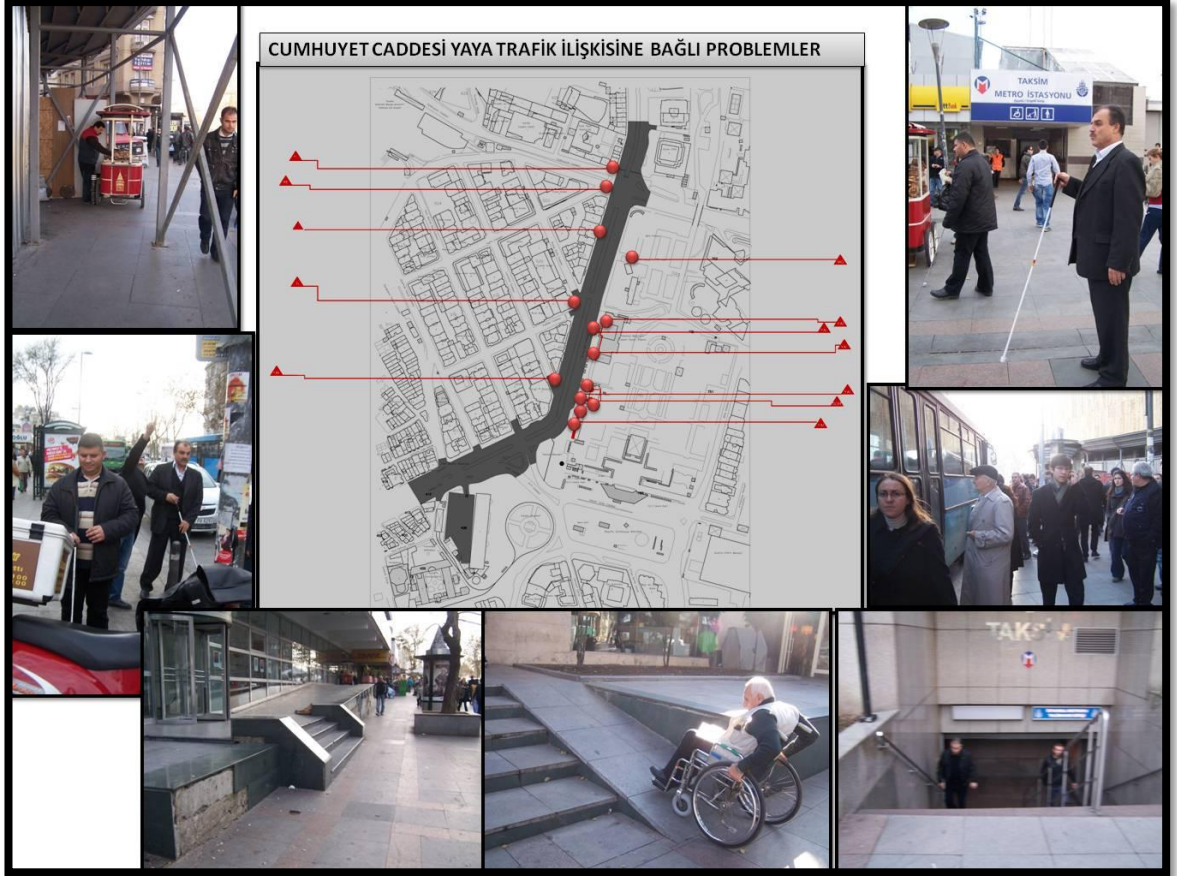
Taksim Meydanı'nın yaya geçişlerinin bulunduğu trafik ışıklarının bulunduğu 2 geçiş noktasında yönlendirici elemanlar bulunmaktadır. 4 geçiş noktasında ise yönlendirici eleman eksikliği bulunmaktadır.

Taksim Meydanı'nda 6 adet rampa bulunmaktadır. Bu rampaların 5'i standartlara uygun değildir. Bu noktalarda sadece trotuarla taşıt yolu arasında eğimli bir bağlantı sağlanmıştır. Standartlara uygun olarak malzeme ve işçiliğe sahip değildir. Rampaların yüzde 83.3 standartlara uygun değildir.

Taksim Meydanı'nda bulunan 7 adet trafik ışığının 5'i yayaların geçişini engelleyecek biçimde yerleştirilmiştir.

Taksim Meydanı nda 3 adet metro girişi bulunmaktadır. Bunlardan 2 adedi erişimsizdir.(Bkz.Tablo 6.6)

6.2.3 Cumhuriyet Caddesi Yaya Trafik İlişkisine Bağlı Problem Tespiti



Şekil 6.10 : Cumhuriyet Caddesi Yaya Trafik İlişkisine Bağlı Problem Tespiti

Cumhuriyet Caddesinin 834 metre olan uzunluğunun 10 metre uzunluğunda yaya geçiş engeli bulunmaktadır. Bu da caddenin uzunluğunun yüzde 1.19'unu oluşturmaktadır.

Cumhuriyet caddesinin 3084m²'lik yaya alanında 71 m²'sinde yaya alanı işgali bulunmaktadır.yaya alanının yüzde 2.3'ünü oluşturmaktadır.

Cumhuriyet Caddesinde yaya geçişlerinin bulunduğu trafik ışıklarının bulunduğu 3 geçiş noktasında yönlendirici elemanlar bulunmamaktadır.

Üç adet trafik ışığının ikisi yayaların geçişini engelleyecek biçimde yerleştirilmiştir.mevcut trafik ışıklarının yüzde 66.6'sı problemlidir.

Cumhuriyet Caddesi'nde 6 adet rampa bulunmaktadır. Bu rampaların 3'ü standartlara uygun değildir. Rampaların ikisinin eğimi yüzde 20'biri ise yüzde 9 eğimlidir. Rampaların yüzde 54'ü standartlara uygun değildir.

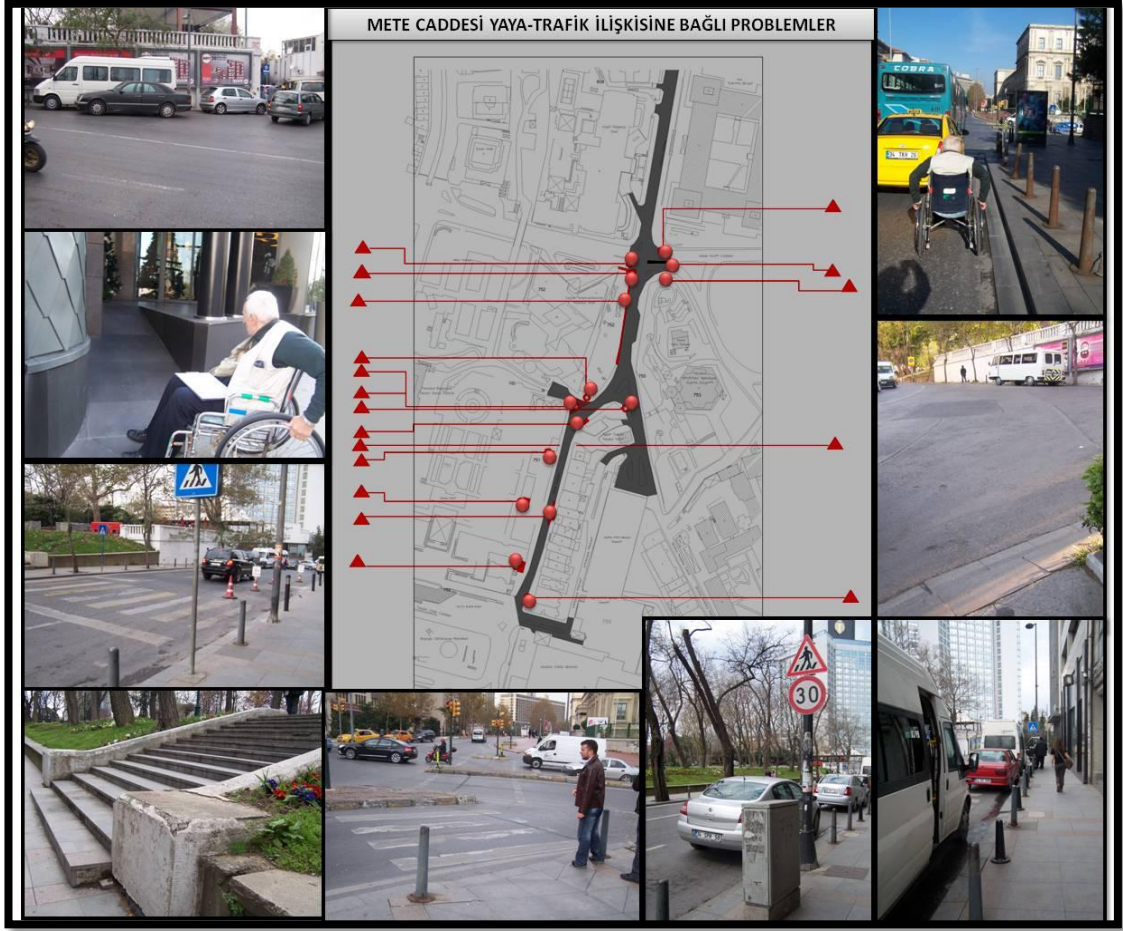
Yaya geçişlerinde bulunması gereken rampalar alanın 2 bölgesinde eksiktir.Yaya geçişlerinde eksik olan rampalar tüm yaya alanının yüzde 0.19'lik kısmını oluşturmaktadır.

Caddede 2 adet metro girişi bulunmaktadır. Bunlardan 1 adedi erişimsizdir.(Bkz.Tablo 6.7)

Tablo 6.7 : Cumhuriyet Caddesi, Yaya Trafik İlişisine Bağlı Mevcut Durum ve Sorun Tablosu

FİZİKSEL ÇEVRE PROBLEMİ	ÖLÇÜ	MEVCUT	SORUN	SORUN MEVCUT (%)	MEVCUT	SORUN	SORUN/ MEVCUT (%)
YAYA TRAFİK İLİŞKİSİ							
Rampa Eksikliği	Alan(m²)	3084	6	0.1	3084	77	2
Yaya Alanı İşgali	Alan(m²)	3084	71	2.3			
Trafik Işıkları	Sayı	3	2	66.6	11	6	54.5
Standartlara Uygun Olmayan Rampa	Sayı	6	3	50			
Erişimsiz Metro Girişi	Sayı	2	1	50			
Yaya Geçiş Engeli	Uzunluk (m)	834	10	1.19	834	10	1.19

6.2.4 Mete Caddesi Yaya Trafik İlişisine Bağlı Problem Tespiti



Şekil 6.11 : Mete Caddesi Yaya Trafik İlişisine Bağlı Problem Tespiti

Mete Caddesi'nin 3144m²'lik alanın 336 m²'si yetersiz yol genişliğindedir.yetersiz yol genişliği 80 cm'dir.. Caddenin yaya alanının 11 yüzde'ini oluşturmaktadır.

Yaya geçişlerinde bulunması gereken rampalar alanın 13 bölgesinde eksiktir.Toplam 72 m²'lik alana ihtiyaç vardır.taksim geziparkı girişlerinde ve yaya geçiş noktalarında rampa eksikliği bulunmaktadır. Yaya geçişlerinde eksik olan rampalar tüm yaya alanının yüzde2.29 'lik kısmını oluşturmaktadır.

Mete Caddesi'nin 3144 m²'lik yaya alanında 100 m²'sinde yaya alanı işgali bulunmaktadır. Taksim Gezi Parkı girişinin ve büfelerin arasındaki alanda bulunan park etmiş araçlar yaya yolunu işgal etmektedir. Caddenin yaya alanının 3.18 yüzde'ini oluşturmaktadır.

Mete Caddesi'nin 706 metre olan uzunluğunun 24 metresinde Gezi Parkının Mete Caddesine ilk girişini oluşturan otopark girişi çevresinde tretuar yaya yolu eksikliği bulunmaktadır.yani cadde uzunluğunun yüzde3'ünü oluşturmaktadır.

Caddenin 706 metre olan uzunluğunun 36 metresinde tretuar yaya yolu eksikliği bulunmaktadır AKM'nin yanında bulunan taksi dolmuş durakları rampanın önünde konumlanmıştır. Yayanın yolun diğer tarafına geçişini kısıtlamaktadır.

Mete Caddesi'nde 6 adet rampa bulunmaktadır. Bu rampaların 3'ü standartlara uygun değildir. İkisinin eğimi yüzde20'biri ise yüzde 9 eğimlidir. Rampaların yüzde 66.6 standartlara uygun değildir. Mete caddesinde yaya geçişlerinin bulunduğu 13 geçiş noktasında yönlendirici eleman bulunmamaktadır. 3 adet trafik ışığının 3'ü yayaların geçişini engelleyecek biçimde yerleştirilmiştir. (Bkz.Tablo 6.8)

Tablo 6.8 : Mete Caddesi Yaya Trafik İlişisine Bağlı Mevcut Durum ve Sorun Tablosu

FİZİKSEL ÇEVRE PROBLEMİ	ÖLÇÜ	MEVCUT	SORUN	SORUN MEVCUT (%)	MEVCUT	SORUN	SORUN/ MEVCUT (%)
YAYA TRAFİK İLİŞKİSİ							
Rampa Eksikliği	Alan (m²)	3144	72	2	3144	508	16
Yetersiz Yol Genişliği	Alan (m²)	3144	336	11			
Yaya Alanı İşgali	Alan (m²)	3144	100	3			
Trafik Işıkları	Sayı	3	3	100	6	18	300
Standartlara Uygun Olmayan Rampa	Sayı	3	2	67			
Yönlendirici Eleman Eksikliği	Sayı	0	13	0			
Tretuar Yaya Yolu Eksikliği	Uzunluk (m)	706	24	3	706	60	8
Yaya Geçiş Engeli	Uzunluk (m)	706	36	5			

6.3 ALTYAPI VE SERVİS DONATILARINA BAĞLI PROBLEM TESPİTLERİ

Çalışma alanı sınırı içinde kalan alanlar ve bu alanlar içindeki aksların kent donatılarına bağlı problem tespitleri;

Yaya akışına engel teşkil edecek konumda yerleştirilen elektrik, telefon, doğalgaz kutuları, yangın muslukları, duyuru, reklam panoları ile yüzey engeli yaratan altyapı kapaklarının (rögar, mazgal) oluşturduğu problemler, Kentte hizmet veren otobüs durakları, telefon kulübeleri, büfeler, çöp ve geri dönüşüm kutuları, oturma bankları, bankamatik, akbil gişeleri v.b. elemanlara ulaşım ve kullanabilme zorluğu ile bu elemanların yaya sirkülasyon alanı içinde geçişi engelleyecek konumda yer almalarından kaynaklanan problemlere göre yapılacaktır.

6.3.1 Asker Ocağı Caddesi Altyapı ve Servis Donatılarına Bağlı Problem Tespiti



Şekil 6.12 : Asker Ocağı Caddesinde Bulunan Altyapı ve Servis Donatılarına Bağlı Problemler

Asker Ocağı Caddesi üzerinde yaya akışına engel olan ve yanlış konumlanmış aydınlatma elemanları, elektrik ve telefon direkleri bulunmaktadır.

Asker Ocağı Caddesinde 20 adet aydınlatma elemanı bulunmaktadır. bu elemanların 10 adeti engel teşkil etmektedir. Aydınlatma araçlarının yüzde 50'si yayaların hareketliliğini kısıtlayan noktalarda konumlandırılmıştır. Mevcut 5 adet rögar ve mazgallardan 2'si sorun teşkil etmektedir.

Yaya yollarının dar olması ve kent mobilyalarının yanlış konumlanmasından ötürü bu cadde üzerinde yayanın hareketliliği kısıtlanmaktadır 1 Adet ve bankamatik ve çöp dönüşüm kutusu yayaların hareket alanını kısıtlamaktadır. toplam altyapı ve servis donatıları 28 adet olup bunların yüzde 50'si sorun teşkil etmektedir.

Tablo 6.9 : Asker Ocağı Caddesi, Altyapı ve Servis Donatıları Mevcut Durum ve Sorun Tablosu

FİZİKSEL ÇEVRE PROBLEM	ÖLÇÜ	MEVCUT	SORUN	SORUN/MEVCUT (%)	MEVCUT TOPLAM	SORUN TOPLAM	SORUN/MEVCUT (%)
ALTYAPI VE SERVİS DONATILARI							
Aydınlatma Araçları	Sayı	20	10	50	28	14	50
Doğalgaz Kutuları	Sayı	1	0	0			
Rögar Mazgal	Sayı	5	2	40			
Çöp ve Geri Dönüşüm Kutuları	Sayı	1	1	100			
Bankamatik	Sayı	1	1	100			

Tablo 6.10 : Taksim Meydanı Altyapı ve Servis Donatılarına Bağlı Mevcut Durum ve Sorun Tablosu

FİZİKSEL ÇEVRE PROBLEM	ÖLÇÜ	MEVCUT	SORUN	SORUN/MEVCUT (%)	MEVCUT	SORUN	SORUN MEVCUT (%)
ALTYAPI VE SERVİS DONATILARI							
Aydınlatma Araçları	Sayı	25	7	28	112	48	43
Elektrik Direkleri	Sayı	11	11	100			
Doğalgaz Kutuları	Sayı	7	5	71.4			
Rögar Mazgal	Sayı	30	3	10			
Otobüs Durakları	Sayı	7	7	100			
Tramvay Durakları	Sayı	1	1	100			
Telefon Kulubeleri	Sayı	15	3	20			
Büfeler	Sayı	2	2	100			
Çöp ve Geri Dönüşüm Kutuları	Sayı	8	6	75			
Bankamatik	Sayı	4	2	50			
Akbil Gişeleri	Sayı	2	1	50			

7 adet doğalgaz kutusundan 5 adedi yayaların geçişini elleyici noktalarda bulunmaktadır. Mevcut 30 adet rögar ve mazgallardan 3'ü yani yüzde10'u sorun teşkil etmektedir.

Mevcut caddede 7 Adet otobüs duraklarının 7 si standartlara uygun değildir. Taksim Meydanı nda bulunan otobüs duraklarının buldukları kaldırım genişliği fiziksel özürülülerin yanaşip otobüse binmeleri ve rahatça bekleme yapabilecekleri genişlikte değildir. Mevcut Zafer Takı Caddesi üzerinde bulunan otobüs duraklarının yüzde 100'ü problemlidir. Mevcut caddede 1 Adet tramvay duraklarının 1'i standartlara uygun değildir.

Tramvay durağı rahat ulaşılabilir olmasına karşın bulunduğu nokta itibariyle yaya alanını işgal etmektedir. konumlandığı yer itibariyle yaya erişilebilirliğini kısıtlamaktadır. Mevcut caddede 15 Adet telefon kulubeleri bulunmaktadır. Bu bu kulubelerin 3'ü problem teşkil etmektedir.



Şekil 6.14 : Meydandaki Yaya ve Diğer Elemanlar Arasındaki İlişki

Toplam adet 4 seyyar satıcı bulunmakta ve tamamı yaya erişilebilirliğini kısıtlayacak alanlarda konumlanmıştır. Taksim Meydanı nda bulunan çeşitli satış birimleri yayanın bir yönde yürütmesine engel teşkil etmektedir. yani yaya sürekliliğini kısıtlamaktadır. Buda görme özürlülerin bir hat üzerinde gitmelerine engel olmaktadır. 4 Adet bankamatik 2'si yayaların hareket alanını kısıtlamaktadır. 2 Adet akbil gişelerinin 1'i yayaların hareket alanını kısıtlamaktadır.



Şekil 6.15 : Meydanda Yaya Hareketini Kısıtlayan Kent Donatıları

Buna göre toplam Meydanda bulunan altyapı ve servis donatıları 112 adet olup, bunların yüzde 43'ü yaya erişilebilirliğini kısıtlamaktadır.(Bkz. Tablo 6.10)

6.3.3 Cumhuriyet Caddesi Altyapı ve Servis Donatılarına Bağlı Problem Tespiti



Şekil 6.16 : Cumhuriyet caddesi Altyapı ve Servis Donatılarına Bağlı Problem

Cumhuriyet Caddesi üzerinde bulunan otobüs durakları görme özürülerin algılayabileceği doğru standartlarda yapılmıştır. Otobüs durakları ve taşıt aksı arasında kalan yaya alanlarının genişliği de uygundur. Fiziksel özürü bireyler bu alanda rahatlıkla bekleyebilirler. Ancak otobüs duraklarının yakınında konumlanmış aydınlatma elemanları yaya erişimini engellemektedir.

Cumhuriyet Caddesinde 27 adet aydınlatma elemanı bulunmaktadır. bu elemanların 6 adeti engel teşkil etmektedir. Mevcut aydınlatma araçlarının yüzde 22.2'si engel teşkil etmektedir.

Tablo 6.11 : Cumhuriyet Caddesi Altyapı ve Servis Donatılarına Bağlı , Mevcut Durum ve Sorun Tablosu

FİZİKSEL ÇEVRE PROBLEMİ	ÖLÇÜ	MEVCUT	SORUN	SORUN MEVCUT (%)	MEVCUT	SORUN	SORUN MEVCUT (%)
KENT DONATILARI							
Aydınlatma Araçları	Sayı	27	6	22.2	73	25	34
Elektrik Direkleri	Sayı	1	1	100			
Doğalgaz Kutuları	Sayı	3	3	100			
Rögar Mazgal	Sayı	24	4	16.6			
Otobüs Durakları	Sayı	6	2	33.3			
Büfeler	Sayı	5	5	100			
Çöp ve Geri Dönüşüm Kutuları	Sayı	5	2	40			
Akbil Gişeleri	Sayı	2	2	100			

Ayrıca yaya aksının ortasında yer alan reklam panoları, geniş betondan yapılmış ağaç korkulukları ve dışarı taşan yeme içme yerlerinin stantları yaya yolunu daraltmakta, yayanın rahat hareketini sınırlamaktadır.

Mevcut 24 adet rögar ve mazgallardan 4'ü sorun teşkil etmektedir. Mevcut mazgal ve rogar kapaklarından yüzde 16.6'sı problemlidir. 5 Adet çöp ve dönüşüm kutusunun 2'si yayaların hareket alanını kısıtlamaktadır. Mevcut çöp kutusunun yüzde 40'ı yaya

herketliliğini kısıtlamaktadır.Cumhuriyet Caddesinde bulunan mevcut altyapı ve donatı elemanları 73 adet olup bunlardan yüzde 34'ü problemlidir.

6.3.4 Mete Caddesi Altyapı ve Servis Donatılarına Bağlı Problem Tespiti

Mete caddesi üzerinde dar yaya yolları üzerinde telefon elektrik kutuları, fiziksel ve görme özürlü kullanıcıların ve diğer yayaların geçişini kısıtlayan aydınlatma elemanları ve elektrik direkleri bulunmaktadır.



Tablo 6.12 : Mete Caddesi Altyapı ve Servis Donatılarına Bağlı Problem

Mete Caddesinde 21 adet aydınlatma elemanı bulunmaktadır. Bu elemanların 10 adeti yani yüzde 47.6'sı engel teşkil etmektedir.

Mete Caddesinde mevcut 33 adet rögar ve mazgallardan 1'i geniş aralıklı yükseltisi farklılaşan rögar ve ızgaralardan oluşmaktadır buda sorun teşkil etmektedir.

Tablo 6.13 : Mete Caddesindeki Altyapı ve Servis Donatılarına Bağlı Mevcut Durum ve Sorun Tablosu

FİZİKSEL ÇEVRE PROBLEM	ÖLÇÜ	MEVCUT	SORUN	SORUN/ MEVCUT (%)	MEVCUT	SORUN	SORUN/ MEVCUT (%)
Aydınlatma Araçları	Sayı	21	10	48	64	19	30
Doğalgaz Kutuları	Sayı	3	1	33			
Rögar Mazgal	Sayı	33	1	3			
Telefon Kulubeleri	Sayı	2	2	100			
Büfeler	Sayı	1	1	100			
Çöp ve Geri Dönüşüm Kutuları	Sayı	2	2	100			
Akbil Gişeleri	Sayı	2	2	100			

6.4 PEYZAJ ELEMANLARININ OLUŞTURDUĞU PROBLEM TESPİT ANALİZİ

6.4.1 Asker Ocağı Caddesinde Bulunan Peyzaj Elemanlarının Oluşturduğu Problem Tespiti



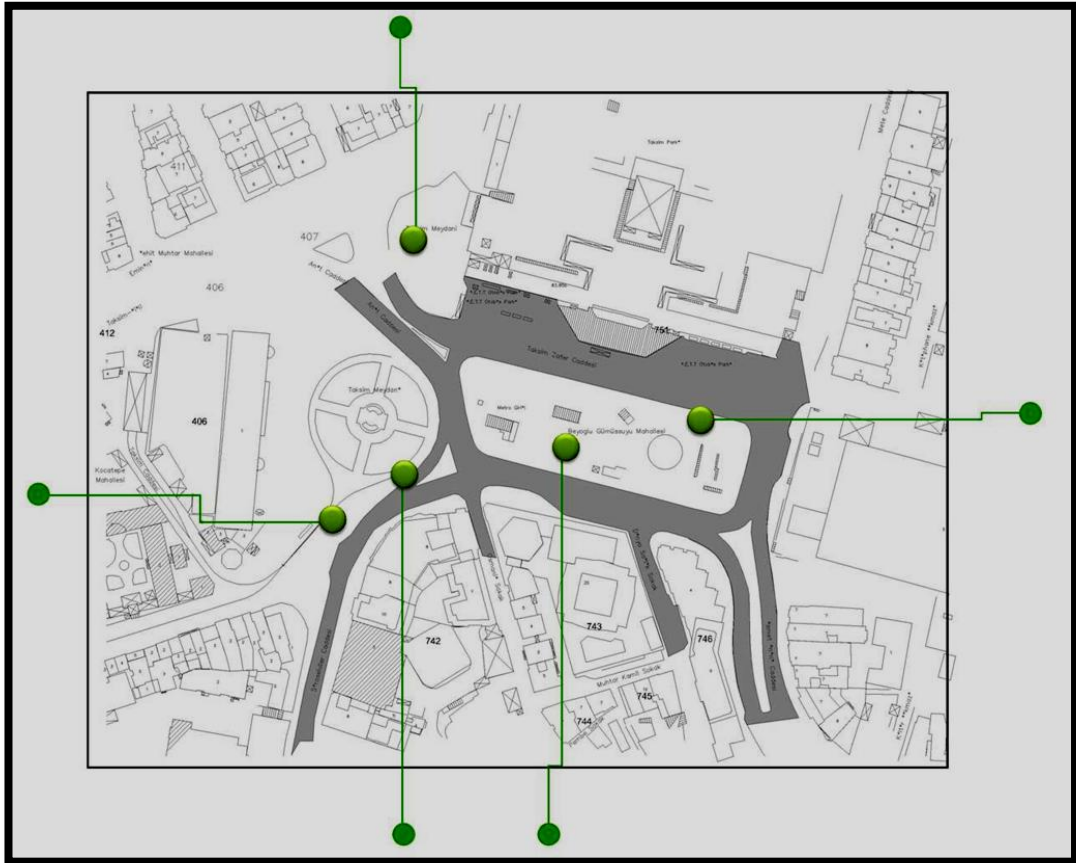
Şekil 6.17 : Asker Ocağı Caddesindeki Engel Teşkil Eden Peyzaj Elemanları

Asker ocağı caddesindeki yaya yolunda bulunan peyzaj elemanlarının sürekliliği yanlış yer seçiminden dolayı görme özürülüler için tehlike arz etmektedir. Özellikle yaya yoluna taşan peyzaj elemanları görme özürülü bireyler için problem arz etmektedir. Görme özürülüler yüzeydeki elemanları bastonlarıyla farketmelerinden dolayı düşeydeki engeller çoğu zaman algılanamamakta bu da ciddi yaralanmalara sebebiyet vermektedir. Asker Ocağı Caddesinde toplam 20 adet ağaç bulunmaktadır. Bunların 10 adeti yaya hareketliliğini ve sirkülasyonunu engelleyen noktalarda konumlandırılmıştır. Ayrıca 4 adet ağacın dalları yayaların geçişinde tehlike arz etmektedir.

Tablo 6.14 : Asker Ocağı Caddesindeki Engel Teşkil Eden Peyzaj Elemanları Mevcut Durum ve Sorun Tablosu

FİZİKSEL ÇEVRE PROBLEMLERİ	ÖLÇÜ	MEVCUT	SORUN	SORUN/ MEVCUT(%)
DOĞAL ENGELLER				
Ağaç ve Çalılık	Sayı	20	10	50

6.4.2 Taksim Meydanı nda Bulunan Peyzaj Elemanlarının Oluşturduğu Problem Tespiti



Şekil 6.18 : Taksim Meydanı nda Engel Teşkil Eden Peyzaj Elemanları

Taksim Meydanda toplam 55 adet ağaç bulunmaktadır. Bunların 5 adeti yüzde 9.09'u yaya hareketliliğini ve sirkülasyonunu engelleyen noktalarda konumlandırılmıştır.

Tablo 6.15 : Taksim Meydanı Doğal Elemanlara Bağlı Mevcut Durum ve Sorun Tablosu

FİZİKSEL ÇEVRE PROBLEMLERİ	ÖLÇÜ	MEVCUT	SORUN	SORUN / MEVCUT (%)
DOĞAL ELEMANLAR				
Ağaç ve Çalılık	Sayı	55	5	9.09

6.4.3 Cumhuriyet Caddesinde Bulunan Peyzaj Elemanlarının Oluşturduğu Problem Tespiti



Şekil 6.19 : Cumhuriyet Caddesindeki Engel Teşkileden Peyzaj Elemanları

Cumhuriyet Caddesinde toplam 24 adet ağaç bulunmaktadır. Bunların 12 adeti yaya hareketliliğini ve sirkülasyonunu engelleyen noktalarda konumlandırılmıştır.

Tablo 6.16 : Cumhuriyet Caddesi, Mevcut Durum ve Sorun Tablosu

FİZİKSEL ÇEVRE PROBLEMLERİ	ÖLÇÜ	MEVCUT	SORUN	SORUN /MEVCUT (%)
DOĞAL ENGELLER				
Ağaç ve Çalılık	Sayı	24	12	50

6.4.4 Mete Caddesinde bulunan Peyzaj Elemanlarının Oluşturduğu Problem Tespiti



Şekil 6.20 : Mete Caddesindeki Engel Teşkilinden Peyzaj Elemanları

Mete caddesindeki İTÜ Taşkışla kampüsüne yakın yerde bulunan ağaçların sürekliliği ve ağaç dallarının yaya geçişlerini engellemesi tüm kullanıcıların bu alanda erişilebilirliğini kısıtlamaktadır.(Bkz.Tablo 6.16) Mete Caddesinde toplam 38 adet ağaç bulunmaktadır. Bunların yüzde 34'ü yaya erişilebilirliğini kısıtlamaktadır.dallarının iki metreden alçak olması yayaların geçişlerini zorlaştırmakta görme veya kısıtlı görme özelliğinde olan kullanıcıların yürürken yaralanmalarına sebep olmaktadır.

Tablo 6.17 : Mete Caddesi Doğal Elemanlara Bağlı Mevcut Durum ve Sorun Tablosu

FİZİKSEL ÇEVRE PROBLEM	ÖLÇÜ	MEVCUT	SORUN	SORUN /MEVCUT(yüzde)
DOĞAL ELEMANLAR				
Ağaç ve Çalılık	Sayı	38	13	34

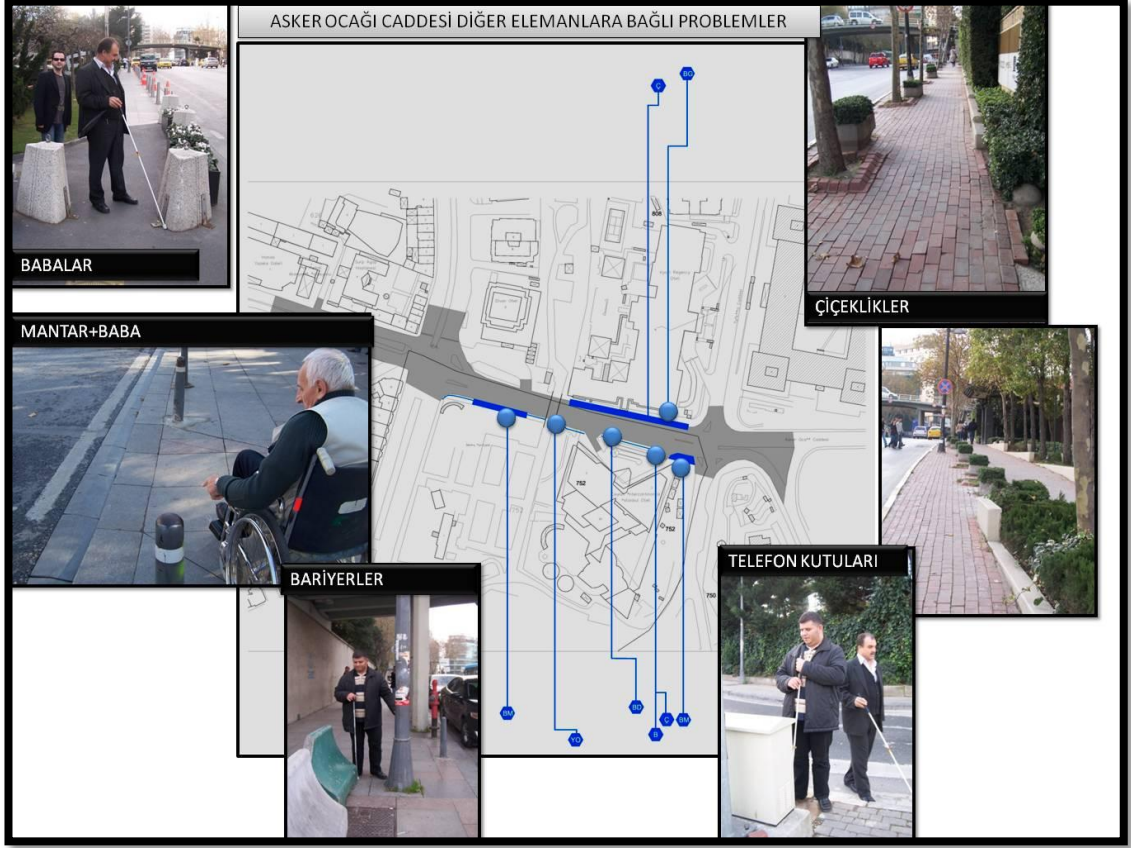
6.5 DİĞER ENGELLERE BAĞLI TESPİTLER

Çalışma alanı sınırları içinde diğer engellere bağlı tespitler, aşağıdaki 6 kriterler göz önüne alınarak yapılacaktır.

Bilgilendirme, uyarı ve reklam amaçlı panolar	Yenilenen her levha, pano v.b. elemanlar	Çevrede birden fazla direk v.b. nin varlığı ve beraberinde getirdiği görüntü kirliliği ve gereksiz yaya alanı işgallerinin oluşturduğu engeller
Dükkan, bina v.b. girişlerinde merdiven çözümü ile yaya alanı işgali	Yaya yürüme alanı içinde gelişi güzel yerleştirilmiş çiçeklikler	Tekerlekli çöp konteynırlarının yerlerinin tam belli olmaması

Şekil 6.21 : .Diğer Elemanlara Bağlı Problem Tespitleri

6.5.1 Asker Ocağı Caddesi Diğer Engellere Bağlı Tespit Edilen Problemler



Şekil 6.22 : Asker Ocağı Caddesi Diğer Engellere Bağlı Tespit Edilen Problemler

Asker Ocağında bulunan 5 bina girişinin 3'ü fiziksel ve görme engelliler için erişimsizdir. Bina girişlerinin yüzde 60'ı erişimsizdir.

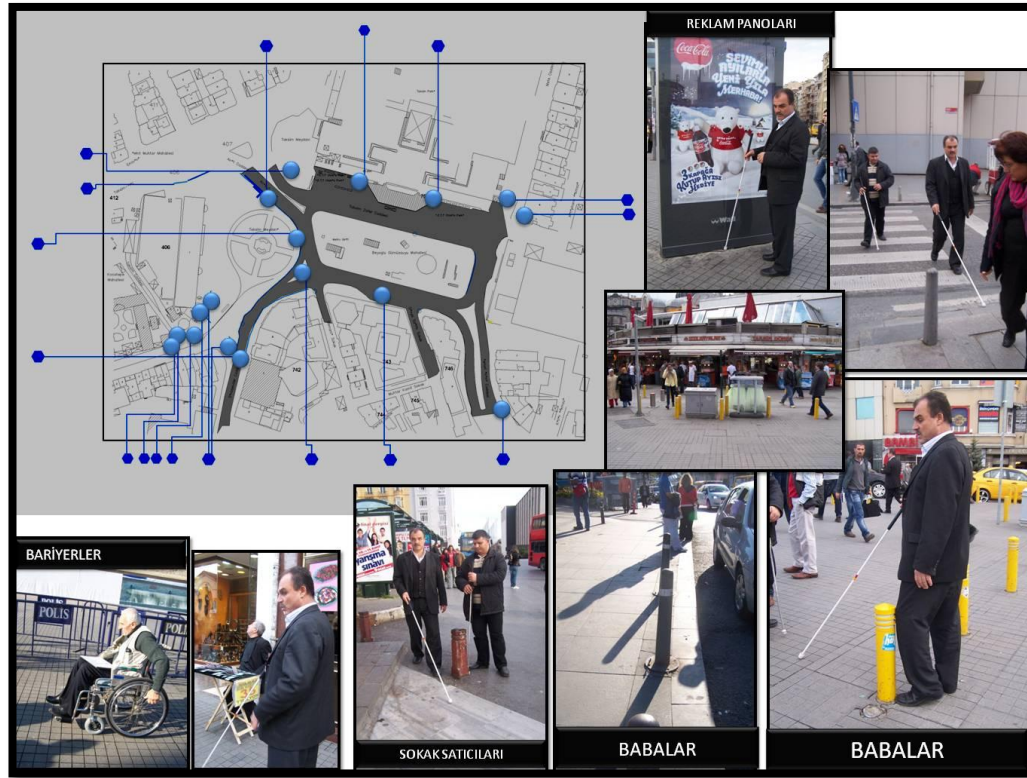
Caddede mevcutta 3 bayrak direği bulunmaktadır. Bunlardan biri olan the Marmara Otelinin önünde bulunan bayrak direği yayalarının geçişini engellemektedir.

Asker Ocağı Caddesinde toplam 108 adet baba ve mantarlar bulunmaktadır. Mevcut caddede bulunan baba ve mantarların yüzde 100'ü problemlidir. Mevcutta 23 adet çiçeklik bulunmaktadır. 20 adedi Asker Ocağı Caddesi üzerinde yaya hareket sürekliliğini, erişilebilirliğini kısıtlamaktadır. Toplam adet 6 bariyer bulunmakta ve tamamı yaya erişilebilirliğini kısıtlayacak alanlarda konumlanmıştır. Asker Ocağı Caddesinde toplam 200 metre yağmur oluğu bulunmaktadır. Cadde üzerindeki yaya geçişlerinin ve rampaların bulunduğu noktalarda yağmur olukları hareket engeli olan bireylerin erişilebilirliğini kısıtlamaktadır.

Tablo 6.18 : Asker Ocağı Caddesi Diğer Engellere Bağlı Mevcut Durum ve Sorun Paftası

FİZİKSEL ÇEVRE PROBLEMİ	ÖLÇÜ	MEVCUT	SORUN	SORUN MEVCUT (%)	MEVCUT TOPLAM	SORUN TOPLAM	SORUN MEVCUT (%)
DİĞER ENGELLER							
Bayrak Direği	Sayı	3	1	33	145	138	95.17
Bina Girişleri	Sayı	5	3	60			
Baba ve Mantarlar	Sayı	108	108	100			
Çiçeklik	Sayı	23	20	87			
Bariyerler	Sayı	6	6	100			
Yağmur Olukları	Uzunluk (m)	200	200	100	200	200	100

6.5.2 Taksim Meydanı nda Bulunan Diğer Engellere Bağlı Tespit Edilen Problemler



Şekil 6.23 : Taksim Meydanı Diğer Engellere Bağlı Tespit Edilen Problemler

Meydanda mevcutta 2 bayrak direği bulunmaktadır. Bunlardan 2'side yaya erişimini engelleyecek alanda konumlanmıştır.mevcutta bulunana 176 adet baba ve mantarın yüzde 68 'si yaya erişimini engellemektedir.

toplam adet 11 reklam panolarının 8'i yaya erişilebilirliğini kısıtlayacak alanlarda konumlanmıştır. ayağı ortada olan kenarları yer düzleminde boş olan reklam panoları görme özürülülerin bastonlarıyla algılayamamasına ve böylece çeşitli kazalara sebebiyet vermektedir.

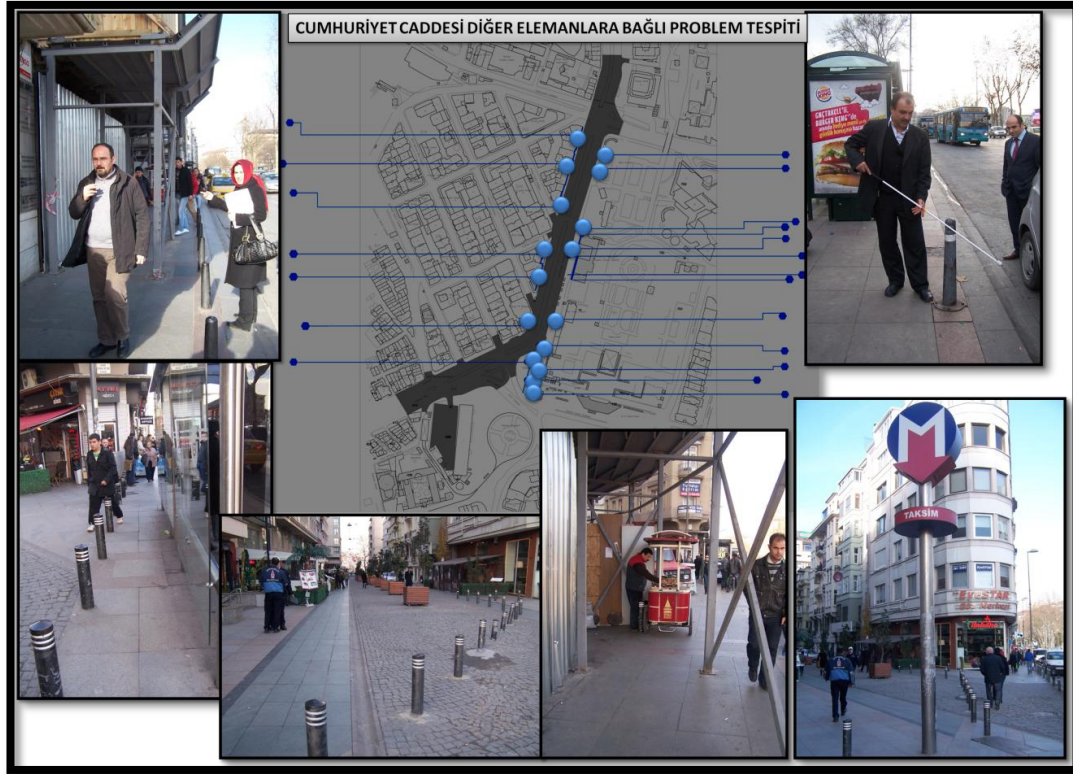
Tablo 6.19 : Taksim Meydanı Diğer Engellere Bağlı Mevcut Durum ve Sorun Tablosu

FİZİKSEL ÇEVRE PROBLEMİ	ÖLÇÜ	MEVCUT	SORUN	SORUN/ MEVCUT (%)	MEVCUT	SORUN	SORUN/ MEVCUT (%)
DİĞER ENGELLER							
Bayrak Direği	Sayı	2	2	100	193	134	69.4
Baba ve Mantarlar	Sayı	176	120	68			
Reklam Panoları	Sayı	11	8	72			
Seyyar Satıcılar	Sayı	4	4	100			

Buna göre Tablo 6.19'da görüldüğü gibi toplam diğer elemanların yüzde 69.4'ü yaya erişiminde engel teşkiletmektedir.

6.5.3 Cumhuriyet Caddesi Bulunan Diğer Engellere Bağlı Tespit Edilen Problemler

Cumhuriyet Caddesinde bulunan 27 bina girişinin 22'si fiziksel ve görme özürülüler için erişimsizdir. Cumhuriyet Caddesinde toplam 350 adet baba ve mantarların 262'si yayaların hareket alanını kısıtlamaktadır. Mevcutta 8 adet çiçeklik bulunmaktadır.8 adedi de yaya erişilebilirliğini kısıtlamaktadır.



Şekil 6.24 : Cumhuriyet Caddesi Bulunan Diğer Engellere Bağlı Tespit Edilen Problemler

Tablo 6.20 : Cumhuriyet Caddesi, Diğer Engellere Bağlı Mevcut Durum ve Sorun Tablosu

FİZİKSEL ÇEVRE PROBLEMİ	ÖLÇÜ	MEVCUT	SORUN	SORUN/ MEVCUT (%)	MEVCUT	SORUN	SORUN/ MEVCUT (%)
DiĞER ENGELLER							
Bina Girişleri	Sayı	27	22	81	406	308	75
Baba ve Mantarlar	Sayı	350	262	74			
Çiçeklik	Sayı	8	8	100			
Reklam Panoları	Sayı	10	5	50			
Seyyar Satıcılar	Sayı	11	11	100			
Yağmur Olukları	Uzunluk (m)	834	410	49	834	410	49

Cadde üzerinde bulunan 2 akbil gişelerinin yüzde 100'ü buldukları noktalar itibariyle yaya erişimini engellemektedir. Cumhuriyet Caddesinde toplam 410 metre yağmur oluğu bulunmaktadır. Caddenin Uzunluğunun yüzde 49.1'ini oluşturmaktadır.

6.5.4 Mete Caddesi Bulunan Diğer Engellere Bağlı Tespit Edilen Problem



Şekil 6.25 : Mete Caddesi Bulunan Diğer Engellere Bağlı Tespit Edilen Problemler

Mete caddesi üzerinde mevcutta 17 adet bina bulunmaktadır. bunların yüzde 100 erişimsizdir. baba ve mantarların yüzde 57'si yaya sirkülasyonunu ve erişilebilirliğini engelleyici noktalarda konumlandırılmıştır.

Yağmur olukları toplam 706 metre uzunluğundaki mete caddesinin yüzde 32'sinde engel teşkil etmektedir.

Tablo 6.21 : Mete Caddesi, Diğer Engellere Bağlı Mevcut Durum ve Sorun Tablosu

FİZİKSEL ÇEVRE PROBLEMİ	ÖLÇÜ	MEVCUT	SORUN	SORUN MEVCUT (%)	MEVCUT	SORUN	SORUN MEVCUT (%)
DİĞER ENGELLER							
Bayrak Direği	Sayı	50	50	100	453	295	65
Bina Girişleri	Sayı	17	17	100			
Baba ve Mantarlar	Sayı	353	200	57			
Çiçeklik	Sayı	10	5	50			
Reklam Panoları	Sayı	20	20	100			
Seyyar Satıcılar	Sayı	3	3	100			
Yağmur Olukları	Uzunluk (m)	706	224	32	706	224	32

7. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Kentteki tüm kullanıcılar fiziksel, sosyal ve ekonomik farklılıklar göstermektedir. Bu farklılıklar fiziksel mekana yansımaktadır. Kenti oluşturan tüm fonksiyonlar erişilebilirliği de etkilemektedir. Özellikle boyutsal, hareketsel, idrak-algısal olarak çeşitlilik gösteren kullanıcıların fiziksel mekana erişimi ve kente katılımı kısıtlanmaktadır. Bu da göstermektedir ki, kentteki birçok fiziksel çevre uygulamaları sağlıklı ve hiçbir engeli olmayan kullanıcılara göre yapılmaktadır. Kentteki diğer kullanıcı grupları (görme, fiziksel ve zihinsel engeli bulunan kullanıcılar ve hamile, yaşlı, çocuklu kullanıcılar) göz önüne alınarak fiziksel çevreler özellikle kamusal alan ve mekanlar oluşturulmamaktadır.

Nitekim herkesin hayatının bir bölümünde belirli bir engelle karşılaştığı veya karşılaşabileceği düşünülürse, fiziksel mekanda yapılacak uygulamaların hepsi aslında kentteki tüm kullanıcıları etkilemektedir.

Fiziksel çevredeki uygulamalar, tüm kullanıcıların erişilebilirliğini düşünerek geliştirilmeli, kentteki herkesin erişilebilir, sağlıklı bir çevrede yaşaması sağlanmalıdır. Bu durum belirli özür gruplarına yönelik mimari ve kentsel tasarımlar yerine, tüm kullanıcıların erişilebilirliğini sağlayacak uygulamalarla yapılmalıdır.

Çalışma Alanı'nın Erişilebilirlik Bağlamında Değerlendirilmesi Tüm kullanıcıların erişilebilirlik gereksinimleri doğrultusunda yapılan saha çalışmasında tespit edilen fiziksel çevredeki problemler, çalışma alanı sınırlarında kalan Taksim Meydanı , ve Mete Caddesi, Asker Ocağı Caddesi, Cumhuriyet Caddesinde yapılmıştır.

Çalışma alanı içindeki alan veya akslarda karşılaşılan sorunların bulunduğu noktalar ve yoğunlaştığı bölgeler, sayılarak erişilebilirlikle ilgili problemlerin hangi alanda ksveya akslarda ne kadar yoğunlaştığı tespit edilmiştir. aşağıda belirtilen tablolarda her aksta bulunana problemler, mevcut durumla kıyaslamaso yapılarak BM ve diğer standartlardaki karşılığı irdelenerek çözüm önerilerinde bulunulmuştur. Bu tablolar eklerde belirttiğim tablolardaki değerlere göre hesaplanarak oluşturulmuştur.

7.1 SENTEZ ÇALIŞMASI

Çalışma alanı tamamında yapılan sentez çalışması 0.25 m²'lik alanlarda bulunan problemlerin tespitine yönelik yapılmıştır. Buna göre Bölüm 6'da bahsedilen fiziksel çevre problemlerinin herbiri ayrı ayrı renklerde gösterilmiştir. Hazırlanan karolaj paftasında karolajın içinde kalan problem çeşidine ve problemlerin sayı uzunluk ve alansal özelliklerine göre renklendirilmiştir. Buna göre sentez paftasında göz önünde bulundurulmuş yüzeye, yaya trafik ilişkisine, altyapı ve servis donatılarına, doğal elemanlara ,ve diğer elemanlara bağlı problemlerin tümünü bütün alanda görmek hangi akslarda hangi tür fiziksel çevre probleminin olduğunu tespit etmek amaçlanmıştır.

Buna göre;

Taksim Meydanı'nda en önemli fiziksel çevre problemleri yüzeye bağlı problemdir. Özellikle metro istasyonu giriş ve çıkış güzergahında bulunan yüzeyin döşemesi, hareket kısıtı olan bireylerin erişimini engellemektedir. Cumhuriyet Anıtı etrafında bulunan baba ve mantarlarda yaya erişimini engellemektedir. Bu problem diğer elemanlara bağlı problem çeşidinde yer almaktadır.

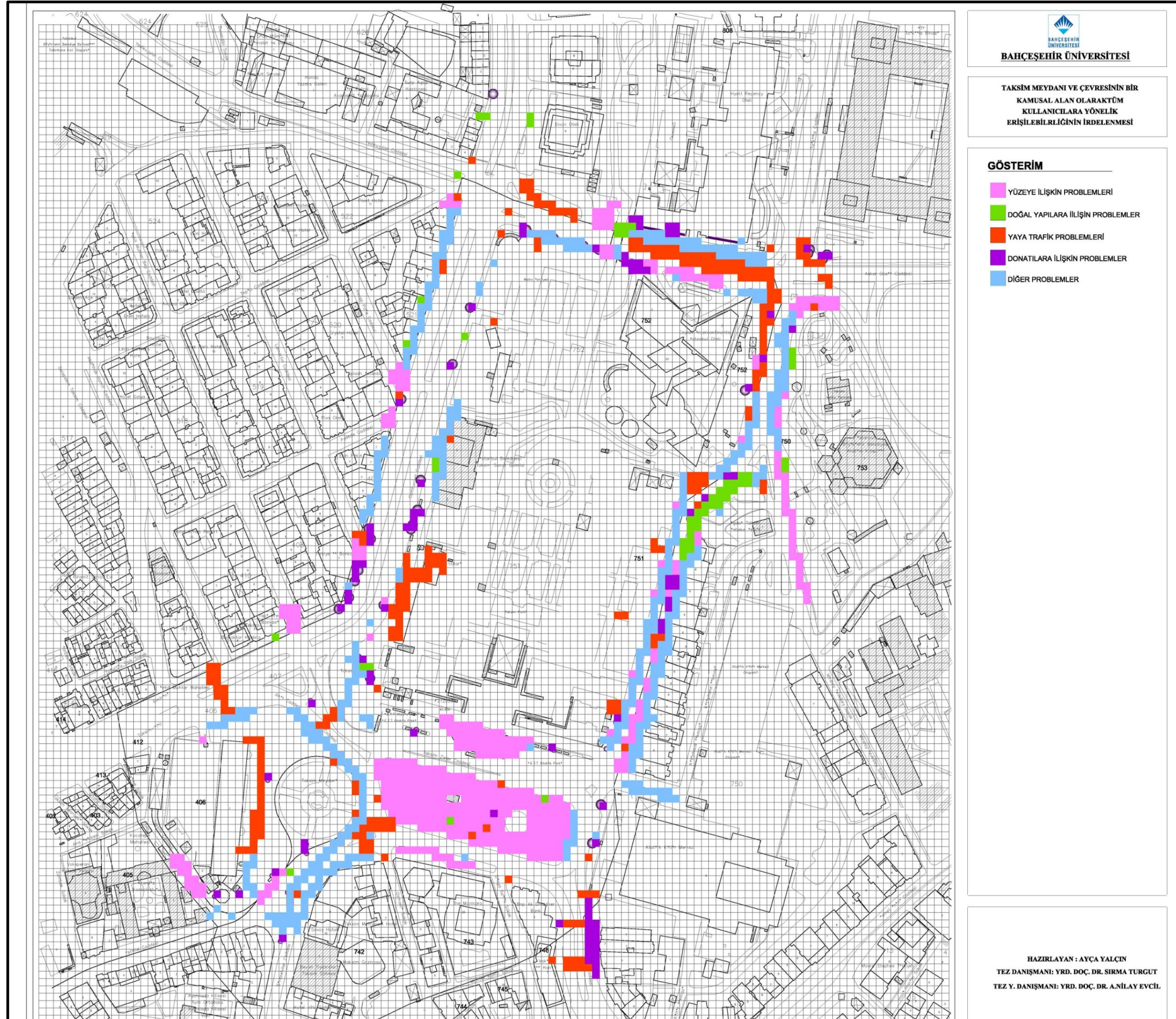
Mete caddesinde bulunan en önemli fiziksel çevre problemi diğer elemanlara ait problem olan yol hizasında bulunan baba ve mantarların bayrak direklerinin doğru yerleştirilmemesidir.

Asker ocağı caddesindeki en önemli fiziksel çevre problemi özellikle yaya trafik ilişkisine bağlı problemler olup yaya geçiş noktalarında yeteri kadar uyarıcı elemanlarının olmaması, trotuar eksikliği, kavşak noktalarındaki rampa eksikliği olarak sıralanabilir.

Cumhuriyet caddesinde yaya trafik ilişkisine bağlı ve diğer donatı elemanlarına bağlı problemler diğer problemlere nazaran daha fazladır.

Çalışma alanının tamamına baktığımızda diğer donatı elemanlarının yanlış konumlanmasından oluşan problem çoğunlukta olup ikinci en fazla problem çeşidi yüzey deformasyonları ve yanlış malzemenin kaynaklanan yüzey problemleridir.

Şekil 7.1 : Çalışma Alanı Erişilebilirlik Sentez Paftası



7.2 ASKER OCAĞI CADDESİ ERİŞİLEBİLİRLİKLE İLGİLİ FİZİKSEL ÇEVRE PROBLEMLERİNE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Tablo 7.1.: Asker Ocağı Caddesi Erişilebilirlikle İlgili Fiziksel Çevre Problemlerine Çözüm Önerileri Tablosu

ERİŞİLEBİLİRLİKLE İLGİLİ KARŞILAŞILAN PROBLEMLER	MEVCUT DURUM %	MEVCUT DURUM AÇIKLAMA	STANDART İBB VE BM'E GÖRE	ÖNERİ	
YÜZEYE BAĞLI PROBLEMLER	YANLIŞ MALZEME SEÇİMİ	ASKER OCAĞI CADDESİNİN 1327 M2'LİK YAYA ALANINDA 137 M'2Sİ ARNAVUT KALDIRIMI İLE DÖŞENMİŞ OLMASI	-ERİŞİLEBİLİR BİR YOLUN YÜZEYİ PÜRÜZSÜZ SÜREKLİ VE KAYMAYAN BİR ZEMİNDE OLMALIDIR. -GÖRME ENGELLİ YAYALARIN YAYA YOLLARINDAKİ FARKLI KULLANIM ALANLARININ NET BİR ALGILAMALARI İÇİN, ÜRÜN TÜRÜ DEĞİŞSE BİLE AYNI FORMA SAHİP ÜRÜNLERİN KULLANILMASI ÖNERİLMEKTEDİR (İBB, 2010).	ASKER OCAĞI CADDESİNİN 137 M2SİNİ OLUŞTURAN GENİŞ DERZLERE SAHİP ARNAVUT KALDIRIMIYLA DÖŞENMİŞ ALANIN YÜZEYİNİN ASFALT VEYA KAYGAN OLMAYAN TAŞ PLAKLARLA DÖŞENMESİ GEREKMEKTEDİR.	
	MALZEME TAHRİBATI	-ZAMANLA KULLANIMA BAĞLI OLARAK MALZEMENİN KIRILMASI VEYA BOZULMASI İLE YÜZEYDEKİ KOT FARKLILIKLARININ OLUŞMASI -1327 M2'LİK YAYA ALANINDA ASKER OCAĞI CADDESİNİN TAKSİM GEZİ PARKINA BAĞLANTISINI SAĞLAYAN ÜST GEÇİTİN BULUNDUĞU BAĞLANTI NOKTASINDA 100 M2'LİK MALZEME TAHRİBATI BULUNMAKTADIR.	SİRKÜLASYON HATTI ÜZERİNDE GİRİNTİ, ÇIKINTI VE YÜKSELTİ OLUŞTURAN DÜZENLEMELERDEN KAÇINILMALIDIR.	GÖRME ENGELLİ YAYALARIN YAYA YOLLARINDAKİ FARKLI KULLANIM ALANLARININ NET BİR ALGILAMALARI İÇİN, YÜZEY TAHRİBATLARININ BULUNDUĞU BÖLGELERİN AYNI FORMA SAHİP ÜRÜNLERLE YENİLENMESİ GEREKMEKTEDİR.	
	KALDIRIM KENARI	CADDENİN UZUNLUĞUNUN % 27 'Sİ	ASKER OCAĞI CADDESİNİN 438 METRE OLAN UZUNLUĞUNUN 118 METRESİNDE KALDIRIM YÜKSEKLİĞİ 16 CM GEÇMEKTEDİR.	YAYA YOLUNUN ARAÇ YOLUNDAN YÜKSEKLİĞİ, EN ÇOK 8 CM OLMALIDIR, SU YÜKSELME RİSKİNİN OLDUĞU ALANLARDA, BU ÖLÇÜ 13 CM'YE ÇIKARILABİLİR. BAZI ÖZEL ALANLARDA, YAYA YOLU İLE ARAÇ YOLU AYNI KOTTA DÜZENLENEBİLİR.	ASKER OCAĞINDA BULUNAN 118 METRE UZUNLUĞUNDA BULUNAN YÜKSEK KALDIRIMLARIN DEĞİŞTİRİLEREK KALDIRIM YÜKSEKLİĞİNİN AZAMI 8 CM -10 CM ARASINDA OLMASI SAĞLANMALIDIR.
YAYA TRAFİK İLİŞKİSİNE BAĞLI PROBLEMLER	YETERSİZ YOL GENİŞLİĞİ	CADDENİN YAYA ALANININ % 5'İ	ASKER OCAĞI CADDESİNİN 1327 M2'LİK YAYA ALANINDA 60M'2 SİNDE YOL GENİŞLİĞİ 80 CM 'E KADAR İNMEKTEDİR.	YAYA YOLU NET GENİŞLİĞİ, EN AZ 150 CM OLMALIDIR, BU ÖLÇÜ GENİŞLİĞİN SINIRLI OLDUĞU YOLLARDA 125 CM' YE DÜŞÜRÜLEBİLİR.	ASKER OCAĞI CADDESİNİN CUMHURİYET CADDESİ İLE KESİŞTİĞİ NOKTADA BULUNAN YETERSİZ YOL GENİŞLİĞİYENİ YAYA YOLU DÜZENLEMESİYLE DEĞİŞTİRİLEREK VE TÜM KULLANICILARIN GEÇİŞİNİ SAĞLAYACAK GENİŞLİKTE OLMALIDIR.(EN AZ 1.50 CM OLMALIDIR.)

TRETUAR YAYA YOLU EKSİKLİĞİ	CADDENİN UZUNLUĞUNUN %5'İ	ASKER OCAĞI CADDESİNİN 438 METRE OLAN UZUNLUĞUNUN 23 METRESİNDE TRETUAR YAYA YOLU EKSİKLİĞİ BULUNMAKTADIR.		THE MARMARA OTELİNİN GİRİŞİNDE BULUNMAYAN YAYA YOLU VE TRETUAR YAYALARIN GEÇİŞİNİ SAĞLAYACAK BİÇİMDE DÜZENLENMELİDİR.
YAYA GEÇİŞ ENGELİ	CADDENİN UZUNLUĞUNUN % 30 'U	ASKER OCAĞI CADDESİNİN 438 METRE OLAN UZUNLUĞUNUN 130 METREDE UZUNLUĞUNDA YAYA GEÇİŞ ENGELİ BULUNMAKTADIR. TAŞIT YOLUNDAN GÜVENLİ KARŞI YAYA ALANINA GEÇİŞ SAĞLANAMAMAKTADIR.	ARAÇ YOLLARI ÜZERİNDEKİ YAYA GEÇİTLERİ, YER İŞARETLERİ (ZEBRA ÇİZGİLERİ) İLE BELİRLENMELİDİR. TRAFİK YOĞUNLUĞUNUN FAZLA OLDUĞU VE YAYA GÜVENLİĞİN YETERSİZ OLDUĞU YAYA GEÇİTLERİNDE, IŞIKLI VE SESLİ DÜZENLEMELER YAPILMALIDIR.	ASKER OCAĞI CADDESİNDEN GÜVENLİ GEÇİŞİNİ ENGELLEYEN TAŞIT YOLUNA PARK ETMİŞ ARABALAR İÇİN GEREKLİ UYGULAMA VE CEZALARIN OLUŞTURULMASI , YAYA GEÇİŞ YOLLARINDA KONUMLANMIŞ MOBİLYALARIN YAYAYI ENGELLEYECEK NOKTALARDAN KALDIRILMASI GEREKMEKTEDİR.
YÖNLENDİRİCİ ELEMAN EKSİKLİĞİ	YÖNLENDİRİCİ KILAVUZ ŞERİTLER VE SİNYALİZASYON SİSTEMLERİ BULUNMAMAKTADIR.	ASKER OCAĞI CADDESİNDE YAYA GEÇİŞLERİNİN BULUNDUĞU TRAFİK IŞIKLARININ BULUNDUĞU 7 GEÇİŞ NOKTASINDA YÖNLENDİRİCİ ELEMANLAR BULUNMAMAKTADIR.	-BİR KILAVUZ ŞERİTLER, GÖRME ENGELLİLER İÇİN DÜĞMELİ YAYA TRAFİK IŞIKLARINA GİTMELİDİR (BİRLEŞMİŞ MİLLETLER ÖZÜRLÜ KOMİSYONU, 2006). -GÖRME ENGELLİLER İÇİN, RAMPALARIN BAŞINDA VE SONUNDA 150 CM UZUNLUĞUNDA DÜZ VE DEĞİŞİK DOKULU BİR ALAN BULUNMALIDIR.	ASKER OCAĞI CADDESİNDEN GEÇİŞİN GÜVENLİ OLARAK SAĞLANMASI İÇİN ÖZELLİKLE KISITLI HAREKET VE GÖRMEYE BAĞLI PROBLEMLERİ OLAN KULLANICILARIN TAŞIT TRAFİĞİNDE YAYA GEÇİTLERİNİN BAŞLANGIÇ VE BİTİŞİNE YÖNLENDİRİCİ ELEMANLARDAN KILAVUZ ŞERİTLER GÖRSEL OLARAK HERKESİN ALGILAYABİLECEĞİ LEVHA - İŞARETLER VE UYARICI NİTELİKTE SİNYALİZASYON SİSTEMLERİ YERLEŞTİRİLMELİDİR.
TRAFİK IŞIKLARI	TRAFİK IŞIKLARININ % 29'U YANLIŞ YERDE KONUMLANMIŞTIR.	ASKER OCAĞI CADDESİNDE BULUNAN 7 ADET TRAFİK IŞIĞININ 2'Sİ YAYALARIN GEÇİŞİNİ ENGELLEYECEK BİÇİMDE YERLEŞTİRİLMİŞTİR.	YAYA TRAFİK IŞIKLARI GÖRMEYEN YAYALAR İÇİN AÇIKÇA DUYULABİLİR SİNYALLER İLE SAĞLANMALIDIR (BİRLEŞMİŞ MİLLETLER ÖZÜRLÜ KOMİSYONU, 2006).	YAYALARIN GEÇİŞİNİ KISITLAYAN NOKTALARDA KONUMLANDIRILMIŞ TRAFİK IŞIKLARININ YERLERİ VE BULUNDUĞU ADADA YENİ DÜZENLEMELER YAPILARAK YAYA SİRKÜLASYONUNU VE HAREKET ALANINI RAHATLATACAK GENİŞLİKLER OLUŞTURULMALIDIR.AYRICA TRAFİK IŞIKLARINDA TÜM KULLANICILARA YÖNELİK UYARICI ELEMAN VE SİNYALİZASYON SİSTEMLERİ GELİŞTİRİLMELİDİR.

ALTYAPI - SERVİS DONATILARI	STANDARTLAR A UYGUN OLMAYAN RAMPA	RAMPALARIN % 54'Ü STANDARTLARA UYGUN DEĞİLDİR.	ASKER OCAĞI CADDESİ'NDE 7 ADET RAMPA BULUNMAKTADIR. BU RAMPALARIN 4'Ü STANDARTLARA UYGUN DEĞİLDİR. İKİSİNİN EĞİMİ yüzde10'U GEÇMEKTEDİR. DİĞER İKİ RAMPA İSE KULLANILAN MALZEME VE İŞÇİLİK İLE STANDART RAMPA DÜZENLEMESİNE UYMAMAKTADIR.	RAMPA EĞİMİ, TEKERLEKLİ SANDALYELİ VE BASTONLU ENGELLİLERİN DE KULLANACAĞI DÜŞÜNÜLEREK yüzde 6'DAN FAZLA OLMAMAK KOŞULU İLE GÜVENLİK VE RAHATLIK ÖN PLANDA TUTULURAK DÜZENLENMELİDİR (İBB, 2010). RAMPANIN BÜTÜNÜNDE EN AZ 40 SANTİMETRE YÜKSEKLİĞİNDE TIRABZAN BULUNMALIDIR.	ASKER OCAĞI CADDESİNDE YAYA GEÇİŞLERİNİN BULUNDUĞU ALANLAR YAYA YOĞUNLUĞUNUN FAZLAOLMASI NEDENİYLE TÜM RAMPALARIN EĞİMİ ÖZELLİKLE TAKSİMGEZİPARKINA GİRİŞİN BULUNDUPURAMPANIN EĞİMİ yüzde6'YI GEÇMEMELİ KULLANILAN MALZEME VE İŞÇİLİK STANDARTLARA UYGUN YAPILMALIDIR.
	RAMPA EKSİKLİĞİ	YAYA GEÇİŞLERİNDE EKSİK OLAN RAMPALAR TÜM YAYA ALANININ % 2'LİK KISMINI OLUŞTURMAKTADIR	YAYA GEÇİŞLERİNDE BULUNMASI GEREKEN RAMPALAR ALANIN 4 BÖLGESİNDE EKSİKTİR. İTÜ TAŞKIŞLA KAMPÜSÜ ÖNÜNDE BULUNAN KAVŞAKLARIN GEÇİŞNOKTALARINDA RAMPA BULUNMAMAKTADIR.	YAYA GEÇİTLERİ BORDÜR TAŞI İLE KESİLMEMELİ, TAŞIT YOLU SEVİYESİNE KADAR YAYA YOLUNDA HER 3 YÖNDE yüzde 6 EĞİMDE RAMPA YAPILMALIDIR.	ASKER OCAĞI CADDESİNDE İTÜ TAŞKIŞLA KAMPÜSÜ ÖNÜNDE BULUNAN KAVŞAK GEÇİŞ NOKTALARINDA yüzde6'YI GEÇMEYEN RAMPALAR YAPILMALI VE KULLANILAN MALZEME PÜRÜZLÜ VE KAYGAN OLMAMALIDIR.
	AYDINLATMA ARAÇLARI	AYDINLATMA ARAÇLARININ % 50'Sİ YAYALARIN HAREKETLİLİĞİNİ KISITLAYAN NOKTALARDA KONUMLANDIRILMIŞ TIR.	ASKER OCAĞI CADDESİNDE 20 ADET AYDINLATMA ELEMANI BULUNMAKTADIR.BU ELEMANLARIN 10 ADETİ ENGEL TEŞKİL ETMEKTEDİR.	SABİT DİREKLER, GÖRME ENGELLİ YAYALARI UYARMAK AMACIYLA YOLUN MERKEZİNDE EN AZ 0,30 M, 1,40 M VE 1,60 M ARA MESAFESİNDE BELİRLİ HAT ÜZERİNDE YERLEŞTİRİLMİŞ OLMALI VE ŞERİTLERİN RENKLERİ ZIT OLMALIDIR (BİRLEŞMİŞ MİLLETLER ÖZÜRLÜ KOMİSYONU, 2006). ALTYAPI VE SERVİS DONATILARI , MÜMKÜN OLDUĞUNCA YAYA YOLUNUN KENARLARINA YERLEŞTİRİLMELİDİR.	ASKER OCAĞINDA BULUNAN AYDINLATMA ARAÇLARI VE YAYA GÜZERGAHLARINA GÖRE TEKRAR DÜZENLENMESİ GEREKMEKTEDİR. BU DÜZENLEME CADDEDEKİ YAYALARIN HAREKETLERİNİ KISITLAMAYACAK BİÇİMDE KONUMLANDIRILMALIDIR.AYRICA GÖRME ENGELİ BULUNAN BİREYLERİN YOL KENARINDAN GİDEREK GİTTİKLERİ YÖNLERİ BULMALARINI İÇİN HAREKETLERİNİ KISITLAYACAK AYDINLATMA ELEMANI YERLEŞTİRİLMEMELİDİR.
RÖGAR MAZGAL	MEVCUT MAZGAL VE ROGAR KAPAKLARINDAN % 40 'İ PROBLEMLİDİR.	MEVCUT 5ADET RÖGAR VE MAZGALLARDAN 2'Sİ SORUN TEŞKİL ETMEKTEDİR.		ÖZELLİKLE TEKERLEKLİ SANDALYE KULLANICILARININ VE GÖRME ENGELİ BULUNAN BİREYLERİN HAREKETLERİNİ ZORLAŞTIRICI GENİŞ ARALIKLI YÜKSELTİSİ FARKLILAŞAN RÖGAR VE MAZGALLARDAN KAÇINILMALI YÜZEYE BİTİŞİK YA DA UYARICI ELEMANLARLA BUELEMANLAR BELİRTİLMELİDİR.	
ÇÖP VE GERİ DÖNÜŞÜM KUTULARI	1 ADET ÇÖP KUTUSU YAYA HERKETLİLİĞİNİ KISITLAMAKTADIR.	1 ADET ÇÖP VE DÖNÜŞÜM KUTUSU YAYALARIN HAREKET ALANINI KISITLAMAKTADIR.	ÇÖP BİDONLARI SOKAK LAMBASINA BAĞLI VE YÖNÜ YAYA AKIŞININ HATTINDA OLMAMALI BÖYLECE ÇARPIŞMALARI EN AZA İNDİRİLEBİLİR. SINIRLI VİZYONU OLAN (GÖRME ENGELLİ) İNSANLARIN KOLAYLIKLA ALGILAYABİLECEKLERİ BİR RENKLE BOYANMALIDIR (BİRLEŞMİŞ MİLLETLER ÖZÜRLÜ KOMİSYONU, 2006).	ASKER OCAĞINDA BULUNAN ÇÖP VE GERİ DÖNÜŞÜM KUTULARININ YAYA GÜZERGAHLARINA GÖRE TEKRAR DÜZENLENMESİ GEREKMEKTEDİR. BU DÜZENLEME CADDENİN YAYALARIN YOĞUN OLARAK KULLANDIĞI NOKTALARDA OLMAMALIDIR.	

DOĞAL ENGELLER	AĞAÇ VE ÇALILIK	CADDEDE BULUNAN AĞAÇLARIN % 50'SI	ASKER OCAĞI CADDESİNDE TOPLAM 20 ADET AĞAÇ BULUNMAKTADIR. BUNLARIN 10 ADETİ YAYA HAREKETLİLİĞİNİ VE SİRKÜLASYONUNU ENGELLEYEN NOKTALARDA KONUMLANDIRILMIŞTIR. AYRICA 4 ADET AĞACIN DALLARI YAYALARIN GEÇİŞİNDE TEHLİKE ARZETMEKTEDİR.	TAŞKIN BİTKİNİN YÜKSEKLİĞİ NET EN AZ 2,00 M OLMALI VE BİTKİ BUDANABİLİR OLMALIDIR. SEYAHAT GÜZERGÂHI ÜZERİNDEKİ BİTKİ ÇEŞİTLERİ VE YERLERİ DİKKATLE SEÇİLMELİDİR SİĞ KÖKLERİ OLAN AĞAÇLAR YOL YÜZEYİNDE TEHLİKELİDİR BUNUN NEDENİ KÖKLERİN YOL YÜZEYİNE ZARAR VEREBİLMESİDİR.	ASKER OCAĞI CADDESİNDE BULUNAN AĞAÇLARIN DALLARININ 2 METREDEN AZ OLANLARI BUDANMALIDIR. (KAZALARA MAHAL VERMEMEK YAYANIN GÜVENLİ HAREKET ETMESİ AMACIYLA) AYRICA YAYALARIN HAREKETLİLİĞİNİ ENGELLEYEN NOKTALARDA KONUMLANDIRILMAMALIDIRLAR. GÖRME ENGELLİLERİN BASTONLARIYLA ALGILAYACAKLARI ELEMANLAR ETRAFLARINDA OLMALIDIR.
	BAYRAK DİREĞİ	BAYRAK DİREKLERİNİN % 33'Ü .	CADDEDE MEVCUTTA 3 BAYRAK DİREĞİ BULUNMAKTADIR. BUNLARDAN BİRİ OLAN THE MARMARA OTELİNİN ÖNÜNDE BULUNAN BAYRAK DİREĞİ YAYALARININ GEÇİŞİNİ ENGELLEMEDİR.	SABİT DİREKLER, GÖRME ENGELLİ YAYALARI UYARMAK AMACIYLA YOLUN MERKEZİNDE EN AZ 0,30 M, 1,40 M VE 1,60 M ARA MESAFESİNDE BELİRLİ HAT ÜZERİNDE YERLEŞTİRİLMİŞ OLMALI VE ŞERİTLERİN RENKLERİ ZIT OLMALIDIR (BİRLEŞMİŞ MİLLETLER ÖZÜRLÜ KOMİSYONU, 2006).	THE MARMARA OTELİNİN ÖNÜNDE BULUNAN BAYRAK DİREĞİ YAYALARININ GEÇİŞİNİ ENGELLEMEDİR.
	BİNA GİRİŞLERİ	BİNA GİRİŞLERİNİN %60'I ERİŞİMSİZDİR.	ASKER OCAĞINDA BULUNAN 5 BİNA GİRİŞİNİN 3'Ü FİZİKSEL VE GÖRME ENGELLİLER İÇİN ERİŞİMSİZDİR.	RAMPALAR İÇİN DIŞ ALAN DAHA TERCİH EDİLİR. İDEAL OLARAK, RAMPANIN BAŞLANGICI MERDİVENLERLE YAN YANA OLMALIDIR.	ASKER OCAĞI CADDESİNDE BULUNAN TİCARİ VE TURİZM YAPILARI FONKSİYONLARI İTİBARIYLA TÜM KULLANICILARA YÖNELİK ERİŞİLEBİLİROLMALIDIR. BU NEDENLE BİNANIN ERİŞİMİNİN SAĞLANMASI İÇİN yüzde6-8 EĞİMİ GEÇMEYECEK RAMPALAR VEYA GEÇİŞLİ YOLLAR OLUŞTURULMALIDIR.
	BABA VE MANTARLAR	MEVCUT CADDEDE BULUNAN BABA VE MANTARLARIN % 100'Ü PROBLEMLİDİR.	ASKER OCAĞI CADDESİNDE TOPLAM 108 ADET BABA VE MANTARLAR BULUNMAKTADIR.	BABA ELEMANLARI RENKLİ ÇİZGİLERLE VEYA BELİRGİN BİR RENKTE BOYANMIŞ OLMALIDIR.	ÖZELLİKLE GÖRME ENGELLİLERİN YOLU TAKİP ETMELERİ VE YÜRÜRKEN HERHANGİ BİR KAZAYA MARUZ KALMAMALARI AÇISINDAN BABA VE MANTARLAR YAYA YOLLARINDA KONUMLANMAMALIDIR. FİZİKSELENGELLİLERİN HAREKET ALANINI KISITLAYAN YAYA GEÇİŞİNİ ENGELLEYEN BABALAR KALDIRILMALIDIR. YAYA YOLUNA İŞGALİ ENGELLEMEK AMACIYLA YAPILAN BU DÜZENLEMELER BAŞKA CAYDIRICI CEZA VE UYGULAMALARLA FİZİKSEL MEKANDA KULLANICILARI ENGELLEMEMEYECİK NİTELİKTE OLUŞTURULMALIDIR.

	ÇİÇEKLİK	MEVCUT ÇİÇEKLİKLERİN % 87'Sİ	MEVCUTTA 23 ADET ÇİÇEKLİK BULUNMAKTADIR. 20 ADEDİ ASKER OCAĞI CADDESİ ÜZERİNDE YAYA HAREKET SÜREKLİLİĞİNİ, ERİŞİLEBİLİRLİĞİNİ KISITLAMAKTADIR.	ÇİÇEKLİKLERİN YERLEŞTİRİLMESİNDE ÖZELLİKLE BİTKİLERİN IŞIK, SICAKLIK, GÜNEŞ GİBİ İHTİYAÇLARI GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURULMALI, ZARARLI DUMANLARDAN, AŞIRI RÜZGARLARDAN VE KÖTÜ KULLANIMLARDAN ETKİLENMEYECEK VEYA EN AZ DÜZEYDE ETKİLENECEK VE YAYA HAREKETLİLİĞİNİ ENGELLEMeyecek ŞEKİLDE KONUMLANDIRILMASINA DİKKAT EDİLMELİDİR.	ÇİÇEKLİKLERİN YAYA YOLUNUN ORTASINDA DEĞİL KENARINDA DONATI BANDI ÜZERİNDE KONUMLANMASI GEREKMEKTEDİR.
	BARİYERLER	MEVCUT BARİYERLERİN % 100'Ü	TOPLAM ADET 6 BARİYER BULUNMAKTA VE TAMAMI YAYA ERİŞİLEBİLİRLİĞİNİ KISITLAYACAK ALANLARDA KONUMLANMIŞTIR.	YAYA YOLU GENİŞLİĞİ YÖNÜNDE, YAYA YOLUNU KESEN ÇİÇEKLİK, BARİYER VEYA ZİNCİR GİBİ KORUYUCU ENGEL KULLANILMAMALIDIR.	ÖZELLİKLE GÖRME ENGELLİLERİN YOLU TAKİP ETMELERİ VE YÜRÜRKEN HERHANGİ BİR KAZAYA MARUZ KALMAMALARI AÇISINDAN BARİYERLER YAYA YOLLARINDA VE YAYA GEÇİŞ NOKTALARINDA BULUNMAMALIDIR. FİZİKSELENGELLİLERİN HAREKET ALANINI KISITLAYAN YAYA GEÇİŞİNİ ENGELLEYEN BABALAR KALDIRILMALIDIR. YAYA YOLUNA İŞGALİ ENGELLEMEK AMACIYLA YAPILAN BU DÜZENLEMELER BAŞKA CAYDIRICI CEZA VE UYGULAMALARLA FİZİKSEL MEKANDA KULLANICILARI ENGELLEMeyecek NİTELİKTE OLUŞTURULMALIDIR.
	YAĞMUR OLUKLARI	CADDENİN UZUNLUĞUNUN % 46' SI	ASKER OCAĞI CADDESİNDE TOPLAM 200 METRE YAĞMUR OLUĞU BULUNMAKTADIR.CADDE ÜZERİNDEKİ YAYA GEÇİŞLERİNİN VE RAMPALARIN BULUNDUĞU NOKTALARDA YAĞMUR OLUKLARI HAREKET ENGELİ OLAN BİREYLERİN ERİŞİLEBİLİRLİĞİNİ KISITLAMAKTADIR.	EĞİMLİ OLMAYAN YAYA YOLLARINDA YAĞMUR SUYU İÇİN OLUŞTURULACAK EĞİM YOL DRENAJINA GÖRE DÜZENLENMELİDİR.	CADDE ÜZERİNDEKİ YAYA GEÇİŞLERİNİN VE RAMPALARIN BULUNDUĞU NOKTALARDA YAĞMUR OLUKLARI BULUNMAMALIDIR. YAPILACAK UYGULAMALARDA YAYA YOLLARINDA GEÇİŞ NOKTALARINDA VE RAMPALARIN SONLANDIĞI NOKTALARDA YAĞMUR OLUKLARI KULLANILMAMALIDIR.

ASKER OCAĞI CADDESİ FİZİKSEL ÇEVRE PROBLEM TESPİTİ



BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ

TAKSİM MEYDANI VE ÇEVRESİNİN BİR
KAMUSAL ALAN OLARAKTUM
KULLANICILARA YÖNELİK
ERİŞİLEBİLİRLİĞİNİN İRDELENMESİ



ASKER OCAĞI CADDESİ

1. YÜZEY PROBLEMLERİ

- MT MALZEME TAHRİBATI
- KK KALDIRIM KENARI
- YMS YANLIŞ MALZEME SEÇİMİ

2. YAYA TRAFİK İLİŞKİSİ

- TI TRAFİK IŞIKLARI
- RE RAMPA EKSİKLİĞİ
- SOR STANDARTLARA UYGUN OLMAYAN RAMPA
- TE TRETUAR YAYA YOLU EKSİKLİĞİ
- YGE YAYA GEÇİŞİ ENGELİ
- YGG YETERSİZ YOL GENİŞLİĞİ
- YEE YÖNLENDİRİCİ ELEMAN EKSİKLİĞİ

3. KENT DONATILARI

- AA AYDINLATMA ARAÇLARI
- BN BANKAMATİK
- SÇG ÇÖP VE GERİ DÖNÜŞÜM KUTULARI

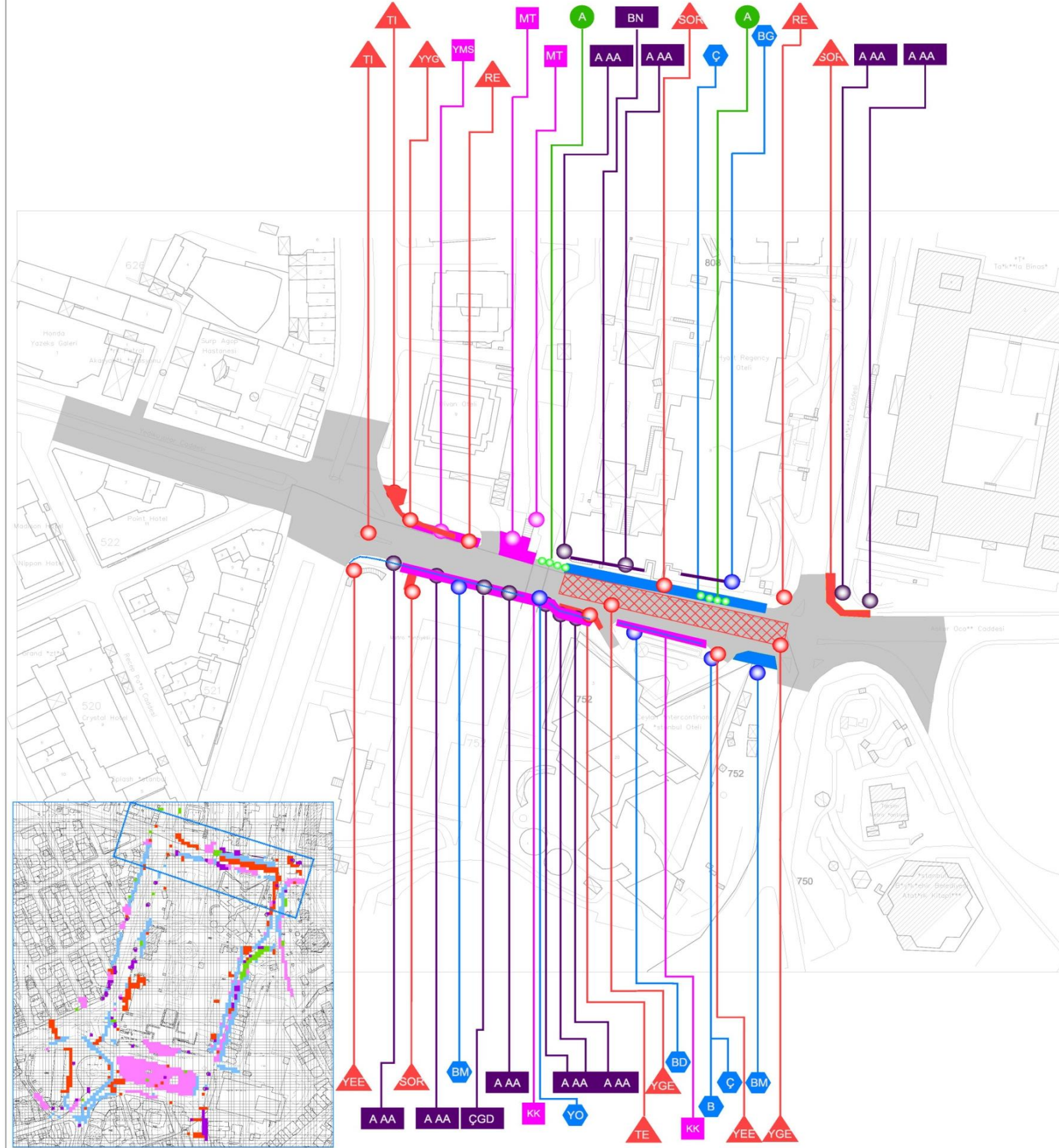
4. DOĞAL ENGELLER

- A AĞAÇ

5. DİĞER ENGELLER

- BD BAYRAK DİREĞİ
- BC BİNA GİRİŞLERİ
- Ç ÇİÇEKLIK
- BIM BABA VE MANTAR
- B BARIYERLER
- YO YAĞMUR OLUKLARI

HAZIRLAYAN : AYÇA YALÇIN
TEZ DANIŞMANI: YRD. DOÇ. DR. SIRMA TURGUT
TEZ Y. DANIŞMANI: YRD. DOÇ. DR. ANILAY EVÇİL



Şekil 7.2 : Asker Ocağı Caddesi Erişilebilirlikle İlgili Fiziksel Çevre Problemleri Şema Paftası



Şekil 7.3 : Asker Ocağı Caddesi Erişilebilirlikle İlgili Fiziksel Çevre Problemleri Şema Resim Paftası

7.3 TAKSİM MEYDANI ERİŞİLEBİLİRLİKLE İLGİLİ FİZİKSEL ÇEVRE PROBLEMLERİNE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Tablo 7.2.: Taksim Meydanı Erişilebilirlikle İlgili Fiziksel Çevre Problemlerine Çözüm Önerileri

ERİŞİLEBİLİRLİKLE İLGİLİ KARŞILAŞILAN PROBLEMLER	MEVCUT DURUM %	MEVCUT DURUM	STANDART İBB VE BM'E GÖRE	ÖNERİ	
YÜZEYE BAĞLI PROBLEMLER	YANLIŞ MALZEME SEÇİMİ	MEYDANIN YAYA ALANININ %35 'İ	TAKSİM MEYDANININ 16386 M2'LİK YAYA ALANINDA 5792 M'2Sİ ARNAVUT KALDIRIMI İLE DÖŞENMİŞ OLMASI	-ERİŞİLEBİLİR BİR YOLUN YÜZEYİ PÜRÜZSÜZ SÜREKLİ VE KAYMAYAN BİR ZEMİNDE OLMALIDIR. GÖRME ENGELLİ YAYALARIN YAYA YOLLARINDAKİ FARKLI KULLANIM ALANLARININ NET BİR ALGILAMALARI İÇİN, ÜRÜN TÜRÜ DEĞİŞSE BİLE AYNI FORMA SAHİP ÜRÜNLERİN KULLANILMASI ÖNERİLMEKTEDİR (İBB, 2010). -DÜZGÜN KAYGAN OLMAYAN PÜRÜZSÜZ YÜZEYLER (ASFALT, KAYGAN OLMAYAN TAŞ PLAKLAR), TÜM KULLANICILARIN HAREKETİNE OLANAK VEREN YOL KAPLAMALARI OLUP, STANDARTLARA UYGUN YAPILMAYAN PARKE TAŞ KAPLAMALAR VE ARNAVUT KALDIRIM TAŞLARI YAYA HAREKETİNİ KISITLIYAN YÜZEYLERDİR.	TAKSİM MEYDANINDA METRO GİRİŞ ÇIKIŞ NOKTALARININ BULUNDUĞU 5792 M2'LİK ARNAVUT KALDIRIMIYLA DÖŞENMİŞ ALANIN YÜZEYİNİN ASFALT VEYA KAYGAN OLMAYAN TAŞ PLAKLARLA DÖŞENMESİ GEREKMEKTEDİR.
	MALZEME TAHRİBATI	MEYDAN ALANININ %0.3'Ü	ZAMANLA KULLANIMA BAĞLI OLARAK MALZEMENİN KIRILMASI VEYA BOZULMASI İLE YÜZEYDEKİ KOT FARKLILIKLARININ OLUŞMASI 16386 M2'LİK YAYA ALANINDA ÖZELLİKLE TRAMVAY AKSI ETRAFINDA 51 M2'LİK MALZEME TAHRİBATI BULUNMAKTADIR.	SİRKÜLASYON HATTI ÜZERİNDE GİRİNTİ, ÇIKINTI VE YÜKSELTİ OLUŞTURAN DÜZENLEMELERDEN KAÇINILMALIDIR.	TAKSİM MEYDANINDA ÖZELLİKLE TRAMVAY AKSI ÜZERİNDE BULUNAN KİLİTLİ BETON PARKE YÜZEYDE OLUŞAN TAHRİBATLARIN ONARILMASI YA DA TRAMVAY AKSINI VE YAYA YOĞUNLUĞUNU KALDIRABİLECEK PÜRÜZSÜZ VE KAYGAN OLMAYAN BİR MALZEME İLE DÖŞENMESİ GEREKMEKTEDİR.

YAYA TRAFİK İLİŞKİSİNE BAĞLI PROBLEMLER	YETERSİZ YOL GENİŞLİĞİ	MEYDAN YAYA ALANININ %1.4 'Ü YETERSİZ YOL GENİŞLİĞİNE SAHİPTİR.	TAKSİM MEYDANININ 16386 M2'LİK YAYA ALANINDA ÖZELLİKLE CUMHURİYET ANITININ ETRAFINDA PAYZAJ ELEMANLARI VE DİĞER ELEMANLARIN ENGELLEMESİYLE OLUŞMUŞ,MEYDANIN 231 M'2 SİNDE YOL GENİŞLİĞİ 70CM 'E KADAR DÜŞMEKTEDİR.	YAYA YOLU NET GENİŞLİĞİ, EN AZ 150 CM OLMALIDIR, BU ÖLÇÜ GENİŞLİĞİN SINIRLI OLDUĞU YOLLARDA 125 CM' YE DÜŞÜRÜLEBİLİR.	TAKSİM CUMHURİYET ANITININ BULUNDUĞU ALANIN ETRAFINDA AZALAN YOL GENİŞLİĞİ TEKRAR DÜZENLENMELİ VE TÜM KULLANICILARIN GEÇİŞİNİ SAĞLAYACAK GENİŞLİKTE OLMALIDIR.(EN AZ 1.50 CM OLMALIDIR.)
	YAYA GEÇİŞ ENGELİ	MEYDAN UZUNLUĞUNUN %1.8 'İ	TAKSİM MEYDANININ 3849 METRE OLAN UZUNLUĞUNUN 72 METREDE UZUNLUĞUNDA YAYA GEÇİŞ ENGELİ BULUNMAKTADIR.TAŞIT YOLUNDAN GÜVENLİ KARŞI YAYA ALANINA GEÇİŞ SAĞLANAMAMAKTADIR.	ARAÇ YOLLARI ÜZERİNDEKİ YAYA GEÇİTLERİ, YER İŞARETLERİ (ZEBRA ÇİZGİLERİ) İLE BELİRLENMELİDİR. TRAFİK YOĞUNLUĞUNUN FAZLA OLDUĞU VE YAYA GÜVENLİĞİN YETERSİZ OLDUĞU YAYA GEÇİTLERİNDE, IŞIKLI VE SESLİ DÜZENLEMELER YAPILMALIDIR.	YAYALARIN MEYDANDAN DİĞER ALANLARA GÜVENLİ GEÇİŞİNİ ENGELLEYEN TAŞIT YOLUNA PARK ETMİŞ ARABALAR İÇİN GEREKLİ UYGULAMA VE CEZALARIN OLUŞTURULMASI , YAYA GEÇİŞ YOLLARINDA KONUMLANMIŞ MOBİLYALARIN YAYAYI ENGELLEYECEK NOKTALARDAN KALDIRILMASI GEREKMEKTEDİR.
	YAYA ALANI İŞGALİ	MEYDAN YAYA ALANININ % 3.05'İ	TAKSİM MEYDANININ 3084 M2'LİK YAYA ALANINDA 71 M2 SİNDE YAYA ALANI İŞGALİ BULUNMAKTADIR. YAYA YOLUNDAKİ PARK ETMİŞ TAŞITLAR, REKLAM PANOLARI SEYYAR SATICILAR BÜFELER VE MEYDAN ÜZERİNDEKİ DÜKKANLARIN YAYA YOLUNU İŞGAL ETMESİ	YOLLARDA VE YAPILARDA YENİ UYGULAMA VEYA BAKIM ONARIM SÜRESİNCE YAPILACAK ÇALIŞMALAR VE BU ÇALIŞMALAR İÇİN ALINACAK GÜVENLİK ÖNLEMLERİ YAYA YOLUNU KESİNTİYE UĞRATMAMALIDIR. YAYA YOLUNU KESEN, BETON DÖKÜMÜM MALZEME SEVKİYATI, HAFRİYAT TAŞIMA, YOL TEMİZLİĞİ GİBİ YÜKSEK KAPASİTELİ İŞLER YAYA TRAFİĞİNİN YOĞUN OLMALIĞI ZAMANLARDA YAPILMALIDIR. KISA SÜRELİ DE OLSA YAYA YOLLARININ ÜZERİNE AĞIR YÜKLERİN KONULMASINA VE ARAÇKULLANIMINA İZİN VERİLMEMELİDİR.	YAYA YOLLARINA PARK ETMENİN ÇEŞİTLİ CEZA VE UYGULAMALARLA ENGEL OLUNMASI YAYA ALANINA TAŞAN DÜKKAN ELEMANLARI İÇİN ÇEŞİTLİ YASAL SINIRLANDIRMALAR GETİRİLMELİDİR. REKLAM VE PANOLARI VE BÜFELERİN KONUMLANDIĞI NOKTALAR ÖNCEDEN BELİRLENEREK YAYA ALANINDA GEREKSİZ İŞGALLERİN ÖNLENMESİ GEREKMEKTEDİR.

	YÖNLENDİRİCİ ELEMEN EKSİKLİĞİ	YÖNLENDİRİCİ KILAVUZ ŞERİTLER VE SİNYALİZASYON SİSTEMLERİ 2 ADET BULUNMAKTADIR.	TAKSİM MEYDANININ YAYA GEÇİŞLERİNİN BULUNDUĞU TRAFİK IŞIKLARININ BULUNDUĞU 2 GEÇİŞ NOKTASINDA YÖNLENDİRİCİ ELEMENLARBULUNMAKTADIR. 4 GEÇİŞ NOKTASINDA İSE YÖNLENDİRİCİ ELEMEN EKSİKLİĞİ BULUNMAKTADIR.	BİR KILAVUZ ŞERİTLER, GÖRME ENGELLİLER İÇİN DÜGMELİ YAYA TRAFİK IŞIKLARINA GİTMELİDİR (BİRLEŞMİŞ MİLLETLER ÖZÜRLÜ KOMİSYONU, 2006). GÖRME ENGELLİLER İÇİN, RAMPALARIN BAŞINDA VE SONUNDA 150 CM UZUNLUĞUNDA DÜZ VE DEĞİŞİK DOKULU BİR ALAN BULUNMALIDIR. YAYA TRAFİK IŞIKLARI GÖRMEYEN YAYALAR İÇİN AÇIKÇA DUYULABİLİR SİNYALLER İLE SAĞLANMALIDIR (BİRLEŞMİŞ MİLLETLER ÖZÜRLÜ KOMİSYONU, 2006).	MEYDANDAN DİĞER ALANLARA GEÇİŞİN GÜVENLİ OLARAK SAĞLANMASI İÇİN ÖZELLİKLE KISITLI HAREKET VE GÖRMEYE BAĞLI PROBLEMLERİ OLAN KULLANICILARIN TAŞIT TRAFİĞİNDE YAYA GEÇİTLERİNİN BAŞLANGIÇ VE BİTİŞİNE YÖNLENDİRİCİ ELEMENLARDAN KILAVUZ ŞERİTLER GÖRSEL OLARAK HERKESİN ALGILAYABİLECEĞİ LEVHA -İŞARETLER VE UYARICI NİTELİKTE SİNYALİZASYON SİSTEMLERİ YERLEŞTİRİLMELİDİR.
	STANDARTLARA UYGUN OLMAYAN RAMPA	RAMPALARIN % 83.3 STANDARTLARA UYGUN DEĞİLDİR.	TAKSİM MEYDANINDA 'NDE 6 ADET RAMPA BULUNMAKTADIR. BU RAMPALARIN 5'İ STANDARTLARA UYGUN DEĞİLDİR.BU NOKTALARDA SADECE TRETUARLA TAŞIT YOLU ARASINDA EĞİMLİ BİR BAĞLANTI SAĞLANMIŞTIR. STANDARTLARA UYGUN OLARAK MALZEME VE İŞÇİLİĞE SAHİP DEĞİLDİR.	RAMPA EĞİMİ, TEKERLEKLİ SANDALYELİ VE BASTONLU ENGELLİLERİN DE KULLANACAĞI DÜŞÜNÜLEREK % 6'DAN FAZLA OLMAMAK KOŞULU İLE GÜVENLİK VE RAHATLIK ÖN PLANDA TUTULURAK DÜZENLENMELİDİR (İBB, 2010). RAMPANIN BÜTÜNÜNDE EN AZ 40 SANTİMETRE YÜKSEKLİĞİNDE TIRABZAN BULUNMALIDIR.	ÖZELLİKLE TAKSİM MEYDANINDA YAYA GEÇİŞLERİNİN BULUNDUĞU ALANLAR YAYA YOĞUNLUĞUNUN FAZLAOLMASI NEDENİYLE TÜMRAMPALARIN EĞİMİ %6'YI GEÇMEMELİ KULLANILAN MALZEME VE İŞÇİLİK STANDARTLARA UYGUN YAPILMALIDIR.
	RAMPA EKSİKLİĞİ	YAYA GEÇİŞLERİNDE EKSİK OLAN RAMPALAR TÜM YAYA ALANININ %0.07 'LİK KISMINI OLUŞTURMAKTADIR .	TAKSİM MEYDAN ALANININ 12 M2'SİNDE RAMPA EKSİKLİĞİ BULUNMAKTADIR.	YAYA GEÇİTLERİ BORDÜR TAŞI İLE KESİLMEMELİ, TAŞIT YOLU SEVİYESİNE KADAR YAYA YOLUNDA HER 3 YÖNDE % 6 EĞİMDE RAMPA YAPILMALIDIR. YOL YÜZEYİ VE RAMPA ARASINDA DÜZEY GEÇİŞİ ÖNERİLİR.	TAKSİM MEYDANINDA YAYALARIN YOĞUN OLARAK KULLANDIKLARI VE TRAFİKİŞIKLARININ BULUNDUĞU GEÇİŞ NOKTALARINDA %6'YI GEÇMEYEN RAMPALAR YAPILMALI VE KULLANILAN MALZEME PÜRÜZLÜ VE KAYGAN OLMAMALIDIR.

ALTYAPI VE SERVİS DONATILARI NA BAĞLI PROBLEMLER	TRAFİK IŞIKLARI	TRAFİK IŞIKLARININ %71.4'Ü YANLIŞ YERDE KONUMLANMIŞTIR.	TAKSİM MEYDANINDA BULUNAN 7 ADET TRAFİK IŞIĞININ 5'İ YAYALARIN GEÇİŞİNİ ENGELLEYECEK BİÇİMDE YERLEŞTİRİLMİŞTİR.	YAYA TRAFİK IŞIKLARI GÖRMEYEN YAYALAR İÇİN AÇIKÇA DUYULABİLİR SİNYALLER İLE SAĞLANMALIDIR (BİRLEŞMİŞ MİLLETLER ÖZÜRLÜ KOMİSYONU, 2006).	YAYALARIN GEÇİŞİNİ KISITLAYAN NOKTALARDA KONUMLANDIRILMIŞ TRAFİK IŞIKLARININ YERLERİ VE BULUNDUĞU ADADA YENİ DÜZENLEMELER YAPILARAK YAYA ŞİRKÜLASYONUNU VE HAREKET ALANINI RAHATLATACAK GENİŞLİKLER OLUŞTURULMALIDIR. AYRICA TRAFİK IŞIKLARINDA TÜM KULLANICILARA YÖNELİK UYARICI ELEMAN VE SİNYALİZASYON SİSTEMLERİ GELİŞTİRİLMELİDİR.
	ERİŞİMSİZ METRO GİRİŞİ	MEVCUT METRO GİRİŞLERİNİN %66.6'SI ERİŞİMSİZDİR	CUMHURİYET CADDESİNDE 3 ADET METRO GİRİŞİ BULUNMAKTADIR. BUNLARDAN 2 ADEDİ ERİŞİMSİZDİR.		METRO İSTASYONUNA GÖRMEENGELLİLERİN ERİŞİMİNİ KOLAYLAŞTIRACAK YÖNLENDİRİCİ ELEMANLAR KILAVUZ ŞERİTLER GELİŞTİRİLMELİDİR. YAPILACAK UYGULAMADA OLUŞTURULACAK KILAVUZ ŞERİTLERİN FİZİKSEL ÖZÜRÜ OLAN KULLANICILARIN HAREKETİNİ KISITLAMAYACAK ŞEKİLDE DÜZENLENMELİDİR.
	AYDINLATMA ARAÇLARI	AYDINLATMA ARAÇLARININ %28'İ YAYALARIN HAREKETLİLİĞİNİ KISITLAYAN NOKTALARDA KONUMLANDIRILMIŞTIR.	TAKSİM MEYDANINDA 25 ADET AYDINLATMA ELEMANI BULUNMAKTADIR. BU ELEMANLARIN 7 ADEDİ ENGEL TEŞKİL ETMEKTEDİR.	SABİT DİREKLER, GÖRME ENGELLİ YAYALARI UYARMAK AMACIYLA YOLUN MERKEZİNDE EN AZ 0,30 M, 1,40 M VE 1,60 M ARA MESAFESİNDE BELİRLİ HAT ÜZERİNDE YERLEŞTİRİLMİŞ OLMALI VE ŞERİTLERİN RENKLERİ ZIT OLMALIDIR (BİRLEŞMİŞ MİLLETLER ÖZÜRLÜ KOMİSYONU, 2006).	TAKSİM MEYDANINDA BULUNAN AYDINLATMA ARAÇLARI VE ELEKTRİK DİREKLERİNİN YAYA GÜZERGAHLARINA GÖRE TEKRAR DÜZENLENMESİ GEREKMEKTEDİR. BU DÜZENLEME MEYDANIN YAYALARIN YOĞUN OLARAK KULLANDIĞI NOKTALARDA KONUMLANDIRILMAMALIDIR.
	ELEKTRİK DİREKLERİ	AYDINLATMA ARAÇLARININ %100'Ü YAYALARIN HAREKETLİLİĞİNİ KISITLAYAN NOKTALARDA KONUMLANDIRILMIŞTIR.	TAKSİM MEYDANINDA 11 ADET AYDINLATMA ELEMANI BULUNMAKTADIR	ALTYAPI VE SERVİS DONATILARI , MÜMKÜN OLDUĞUNCA YAYA YOLUNUN KENARLARINA YERLEŞTİRİLMELİDİR.	
	DOĞALGAZ KUTULARI	MEVCUT DOĞALGAZ KUTULARININ %71.4'Ü YAYALARIN HAREKETLİLİĞİNİ KISITLAMAKTADIR.	MEVCUT 7 ADET DOĞALGAZ KUTUSUNDAN 5 ADEDİ YAYALARIN GEÇİŞİNİ ENGELLEYİCİ NOKTALARDA BULUNMAKTADIR.	ÖN BAHÇESİZ, BİTİŞİK DÜZENDE YAPILANMANIN OLDUĞU YOLLARDA YER ALAN YAPILARIN MİMARİSİNDE BİNAYA AİT ALTYAPI ELEMANLARININ (ÖRNEĞİN DOĞALGAZ KUTULARI VB) YAYA YOLUN TAŞMASINI ÖNLEYECEK ÖNLEMLER ARANMALIDIR.	YAYALARIN ERİŞİLEBİLİRLİĞİNİ KISITLAYAN DOĞALGAZ KUTULARI YAYA YOLUNUN KENARINDA DONATI BANDI ÜZERİNDE YER ALMALIDIR.

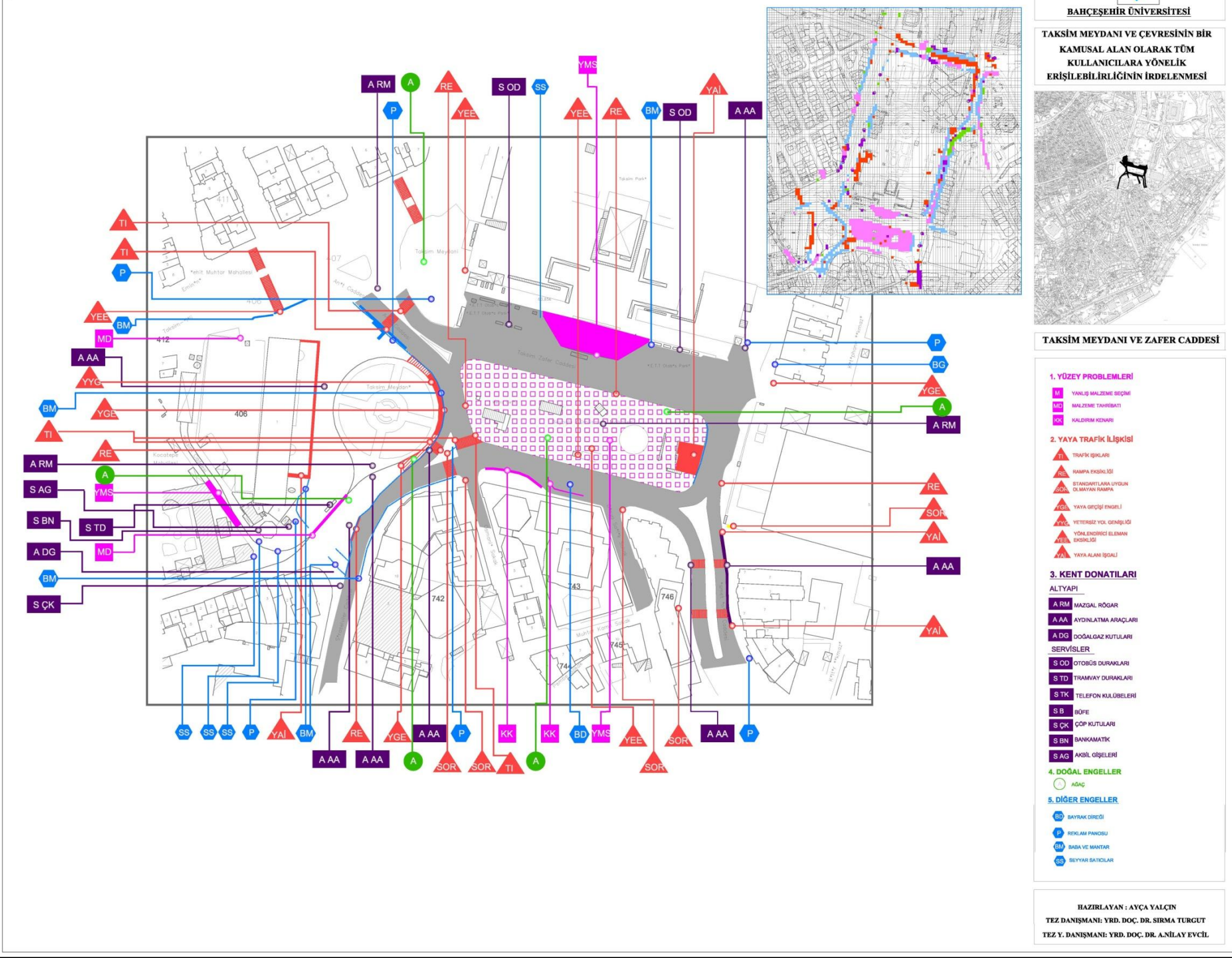
RÖGAR MAZGAL	MEVCUT MAZGAL VE ROGAR KAPAKLARINDAN %10'U PROBLEMLİDİR.	MEVCUT 30 ADET RÖGAR VE MAZGALLARDAN 3'Ü SORUN TEŞKİL ETMEKTEDİR.		ÖZELLİKLE TEKERLEKLİ SANDALYE KULLANICILARININ VE GÖRME ENGELİ BULUNAN BİREYLERİN HAREKETLERİNİ ZORLAŞTIRICI GENİŞ ARALIKLI YÜKSELTİSİ FARKLILAŞAN RÖGAR VE MAZGALLARDAN KAÇINILMALI YÜZEYE BİTİŞİK YA DA UYARICI ELEMANLARLA BUELEMANLAR BELİRTİLMELİDİR.
OTOBÜS DURAKLARI	MEVCUT CADDEDE BULUNAN OTOBÜS DURAKLARININ %100'Ü PROBLEMLİDİR.	MEVCUT CADDEDE 7 ADET OTOBÜS DURAKLARININ 7 Sİ STANDARTLARA UYGUN DEĞİLDİR.TAKSİM MEYDANINDA BULUNAN OTOBÜS DURAKLARININ BULUNDUKLARI KALDIRIM GENİŞLİĞİ FİZİKSEL ENGELLİLERİN YANAŞIP OTOBÜSE BİNMELEİ VE RAHATÇA BEKLEME YAPABİLECEKLERİ GENİŞLİKTE DEĞİLDİR.	DURAKLAR YARDIMA İHTİYAÇ DUYMADAN, KOLAY VE ENGELSİZ ULAŞILABİLİR OLMALIDIR.KALDIRIM GENİŞLİĞİ MİNİMUM 150 CM OLDUĞU DURUMLARDA DURAK TABELASI KULLANILMAKTADIR. DURAKLARIN BULUNDUĞU KALDIRIM GENİŞLİĞİNİN MİNİMUM 430 CM OLDUĞU DURUMLARDA İSE OTOBÜS DURAĞI KULLANILMALIDIR, DURAK ÖNÜNDE 120 CM'LİK YÜRÜME MESAFE PAYI BIRAKILMALIDIR.	TAKSİM MEYDANINDA BULUNAN OTOBÜS DURAKLARI, ULAŞILABİLİR,TÜM KULLANICILARIN BEKLEME OTOBÜSE BİNMELEİNE SAĞLAYACAK STANDARTLARDA OLMALIDIR. BUNA GÖRE TAKSİM MEYDANINDA BULUNAN OTOBÜS DURAKLARININ BULUNDUĞU KALDIRIMLAR YENİDEN DÜZENLENMELİ,OTOBÜSLERİN YANAŞTIKLARI DURAKLAR FİZİKSEL ENGELLİNİN,YAŞLININ YADA HAREKETSSEL PROBLEMLERİ OLAN BİREYLERİN RAHATÇA BİNEBİLECEĞİ ÖLÇÜLERDE OLMALIDIR.
TRAMVAY DURAKLARI	MEVCUT CADDEDE BULUNAN TRAMVAY DURAKLARININ %100'Ü PROBLEMLİDİR.	MEVCUT CADDEDE 1 ADET TRAMVAY DURAKLARININ 1'İ STANDARTLARA UYGUN DEĞİLDİR.TRAMVAY DURAĞI RAHAT ULAŞILABİLİR OLMASINA KARŞIN BULUNDUĞU NOKTA İTİBARİYLE YAYA ALANINI İŞGAL ETMEKTEDİR. KONUMLANDIĞI YER İTİBARİYLE YAYA ERİŞİLEBİLİRLİĞİNİ KISITLAMAKTADIR.	OTOBÜS DURAKLARI, TAŞIT YOL SEVİYESİ İLE OTOBÜSÜN ÜST BASAMAĞINA GÖRE FARKLI YÜKSEKLİKTE OLDUĞUNDAN VE TEKERLEKLİ SANDALYE KULLANANLAR İLE DİĞER ÖZÜRLÜLERİN İNME/BİNMELEİİNDE ÖNEMLİ BİR ENGEL TEŞKİL ETTİĞİNDEN; OTOBÜS DURAKLARI ÖZÜRLÜLERİN DE KULLANABİLECEĞİ ŞEKİLDE TASARLANMALIDIR.	TAKSİM MEYDANINDA BULUNAN TRAMVAY DURAĞI YAYA ERİŞİLEBİLİRLİĞİNİ ENGELLEMEYECEK BİÇİMDE DÜZENLENMELİ İSTİKLAL CADDESİNİN GİRİŞ KAPISI NİTELİĞİNDEKİ SU MAKSEMİNİN ÖNÜNDE KONUMLANMAMASI GEREKMEKTEDİR.DAHA UYGUN ERİŞİLEBİLİR BİR NOKTADA ÇÖZÜMLENMESİ GEREKMEKTEDİR.

TELEFON KULUBELERİ	MEVCUT TELEFON KULUBELERİN %20'Sİ YAYALARIN HAREKETLİLİĞİNİ KISITLAMAKTADIR.	MEVCUT CADDEDE 15 ADET TELEFON KLUBELERİ BULUNMAKTADIR. BU BU KULUBELERİN 3'Ü PROBLEM TEŞKİL ETMEKTEDİR.	KAMU TELEFON KABİNLERİ TEKERLEKLİ SANDALYE KULLANICISI İŞİTME BOZUKLUĞU OLAN VE TÜM KULLANICILAR İÇİN ERİŞİLEBİLİR OLMALIDIR (BİRLEŞMİŞ MİLLETLER ÖZÜRLÜ KOMİSYONU, 2006). HALKA AÇIK OLARAK YAPILMIŞ OLAN TELEFON KULÜBELERİNİN BULUNDUĞU YERLERDE OLANAK VARSA, YAYA TRAFİĞİNE MANİ OLMAYACAK ŞEKİLDE ÖZÜRLÜ VE YAŞLILAR İÇİN DİNLENME BANKLARI KONULMALIDIR.	TAKSİM MEYDANINDA BULUNAN TELEFON KULUBELERİ TÜM KULLANICILARIN KULLANIMINI SAĞLAYACAK STANDARTTA OLMALIDIR. TELEFON KULUBELERİ ERİŞİLEBİLİR, KULLANIMI HERKESİN KULLANABİLECEĞİ KOLAYLIKTA VE ETRAFINDAKİ KENT MOBİLYALARININ TÜM KULLANICILARIN KULLANACAĞI DÜŞÜNÜLEREK TASARLANMALIDIR. (ETRAFINDA ÖZÜRLÜ VE YAŞLILAR İÇİN DİNLENME BANKLARI GİBİ)
SATIŞ BİRİMLERİ	CADDE ÜZERİNDE BULUNAN BÜFELERİN % 100'Ü BULUNDUKLARI NOKTALAR İTİBARIYLA YAYA ERİŞİMİNİ ENGELLEMEDİR	TOPLAM ADET 4 SEYYAR SATICI BULUNMAKTA VE TAMAMI YAYA ERİŞİLEBİLİRLİĞİNİ KISITLAYACAK ALANLARDA KONUMLANMIŞTIR. TAKSİM MEYDANINDA BULUNAN ÇEŞİTLİ SATIŞ BİRİMLERİ YAYANIN BİR YÖNDE YÜRÜMESİNE ENGEL TEŞKİL ETMEKTEDİR. YANI YAYA SÜREKLİLİĞİNİ KISITLAMAKTADIR. BUDA GÖRME ENGELLİLERİN BİR HAT ÜZERİNDE GİTMELERİNE ENGEL OLMAKTADIR.	SATIŞ BÜFELERİ, YAYA YOLUNDA HAREKET YÖNÜNDE ENGEL TEŞKİL ETMEYECEK ŞEKİLDE YERLEŞTİRİLMELİDİR. ENGELLER ETRAFINDA GÖRME ENGELLİLER İÇİN DOKUNULUR VE KONTRAS RENKLER VEYA DOKU FARKLILIKLARI KULLANARAK İŞARETLENMELİDİR.	SEYYAR SATICILAR VE SATIŞ BİRİMLERİNİN YAYA SİRKÜLASYONUNUN YOĞUN OLDUĞU BÖLGELERDE KONUMLANMAMASI GEREKMEKTEDİR. BU FONKSİYONLAR İÇİN BELEDİYELERCE UYGUN YERLER TESPİT EDİLEREK O NOKTALARDA KONUMLANMALARI TEŞVİK EDİLMELİDİR.
ÇÖP VE GERİ DÖNÜŞÜM KUTULARI	MEVCUT ÇÖP KUTUSUNUN %75'İ YAYA HAREKETLİLİĞİNİ KISITLAMAKTADIR.	8 ADET ÇÖP VE DÖNÜŞÜM KUTUSUNUN 6'SI YAYALARIN HAREKET ALANINI KISITLAMAKTADIR.	ÇÖP BİDONLARI SOKAK LAMBASINA BAĞLI VE YÖNÜ YAYA AKIŞININ HATTINDA OLMAMALI BÖYLECE ÇARPIŞMALARI EN AZA İNDİRİLEBİLİR. SINIRLI VİZYONU OLAN (GÖRME ENGELLİ İNSANLARIN) İNSANLARIN KOLAYLIKLA ALGILAYABİLECEKLERİ BİR RENKLE BOYANMALIDIR (BİRLEŞMİŞ MİLLETLER ÖZÜRLÜ KOMİSYONU, 2006)	TAKSİM MEYDANINDA BULUNAN ÇÖP VE GERİ DÖNÜŞÜM KUTULARININ YAYA GÜZERGAHLARINA GÖRE TEKRAR DÜZENLENMESİ GEREKMEKTEDİR. BU DÜZENLEME MEYDANIN YAYALARIN YOĞUN OLARAK KULLANDIĞI NOKTALARDA KONUMLANDIRILMAMALIDIR.

	BANKAMATİK	MEVCUT BANKAMATİKLERİN %50'Sİ YAYA HERKETLİLİĞİNİ KISITLAMAKTADIR.	4 ADET BANKAMATİK 2'Sİ YAYALARIN HAREKET ALANINI KISITLAMAKTADIR.		TAKSİM MEYDANINDA BULUNAN BANKAMATİK VE AKBİL GİŞELERİNİN YAYA GÜZERGAHLARINA GÖRE TEKRAR DÜZENLENMESİ GEREKMEKTEDİR. BU DÜZENLEME MEYDANIN YAYALARIN YOĞUN OLARAK KULLANDIĞI NOKTALARDA KONUMLANDIRILMAMALIDIR.
	AKBİL GİŞELERİ	MEVCUTAKBİL GİŞELERİ %50'Sİ YAYA HERKETLİLİĞİNİ KISITLAMAKTADIR.	2 ADET AKBİL GİŞELERİNİN 1'İ YAYALARIN HAREKET ALANINI KISITLAMAKTADIR.		
DOĞAL ENGELLERE BAĞLI PROBLEMLER	AĞAÇ VE ÇALILIK	CADDEDE BULUNAN AĞAÇLARIN %10'U	TAKSİM MEYDANDA TOPLAM 55 ADET AĞAÇ BULUNMAKTADIR. BUNLARIN 5 ADETİ YAYA HAREKETLİLİĞİNİ VE SİRKÜLASYONUNU ENGELLEYEN NOKTALARDA KONUMLANDIRILMIŞTIR.	TAŞKIN BİTKİNİN YÜKSEKLİĞİ NET EN AZ 2,00 M OLMALI VE BİTKİ BUDANABİLİR OLMALIDIR. SEYAHAT GÜZERGÂHI ÜZERİNDEKİ BİTKİ ÇEŞİTLERİ VE YERLERİ DİKKATLE SEÇİLMELİDİR SIĞ KÖKLERİ OLAN AĞAÇLAR YOL YÜZEYİNDE TEHLİKELİDİR BUNUN NEDENİ KÖKLERİN YOL YÜZEYİNE ZARAR VEREBİLMESİDİR.	TAKSİMMEYDANINDA BULUNAN AĞAÇLARIN DALLARININ 2 METREDEN AZ OLANLARI BUDANMALIDIR. (KAZALARA MAHAL VERMEMEK YAYANIN GÜVENLİ HAREKET ETMESİ AMACIYLA) AYRICA YAYALARIN HAREKETLİLİĞİNİ ENGELLEYEN NOKTALARDA KONUMLANDIRILMAMALIDIRLAR. GÖRME ENGELLİLERİN BASTONLARIYLA ALGILAYACAKLARI ELEMANLAR ETRAFLARINDA OLMALIDIR.
DİĞER ENGELLERE BAĞLI PROBLEMLER	BAYRAK DİREĞİ	BAYRAK DİREKLERİNİN %100'Ü	MEYDANDA MEVCUTTA 2 BAYRAK DİREĞİ BULUNMAKTADIR. BUNLARDAN 2'SİDE YAYA ERİŞİMİNİ ENGELLEYECEK ALANDA KONUMLANMIŞTIR.	SABİT DİREKLER, GÖRME ENGELLİ YAYALARI UYARMAK AMACIYLA YOLUN MERKEZİNDE EN AZ 0,30 M, 1,40 M VE 1,60 M ARA MESAFESİNDE BELİRLİ HAT ÜZERİNDE YERLEŞTİRİLMİŞ OLMALI VE ŞERİTLERİN RENKLERİ ZIT OLMALIDIR (BİRLEŞMİŞ MİLLETLER ÖZÜRLÜ KOMİSYONU, 2006).	TAKSİM MEYDANINDA BULUNAN BAYRAK DİREĞİ YAYA GÜZERGAHLARINA GÖRE TEKRAR DÜZENLENMESİ GEREKMEKTEDİR. BU DÜZENLEME MEYDANIN YAYALARIN YOĞUN OLARAK KULLANDIĞI NOKTALARDA KONUMLANDIRILMAMALIDIR.

	BABA VE MANTARLAR			BABA ELEMANLARI RENKLİ ÇİZGİLERLE VEYA BELİRGİN BİR RENKTE BOYANMIŞ OLMALIDIR.	ÖZELLİKLE GÖRME ENGELLİLERİN YOLU TAKİP ETMELERİ VE YÜRÜRKEN HERHANGİBİR KAZAYA MARUZ KALMAMALARI AÇISINDAN BABA VE MANTARLAR YAYA YOLLARINDA KONUMLANMAMALIDIR. FİZİKSELENGELLİLERİN HAREKET ALANINI KISITLAYAN YAYA GEÇİŞİNİ ENGELLEYEN BABALAR KALDIRILMALIDIR. YAYA YOLUNA İŞGALİ ENGELLEMEK AMACIYLA YAPILAN BU DÜZENLEMELER BAŞKA CAYDIRICI CEZA VE UYGULAMALARLA FİZİKSEL MEKANDA KULLANICILARI ENGELLEMeyecek NİTELİKTE OLUŞTURULMALIDIR.
	REKLAM PANOLARI	CADDEDE BULUNAN REKLAM PANOLARININ %72.7'Sİ	TOPLAM ADET 11 REKLAM PANOLARININ 8'İ YAYA ERİŞİLEBİLİRLİĞİNİ KISITLAYACAK ALANLARDA KONUMLANMIŞTIR. AYAĞI ORTADA OLAN KENARLARI YER DÜZLEMİNDE BOŞ OLAN REKLAM PANOLARI GÖRME ENGELLİLERİN BASTONLARIYLA ALGILAYAMAMASINA VE BÖYLECE ÇEŞİTLİ KAZALARA SEBEBİYET VERMEKTEDİR.	YAYALAŞTIRILMIŞ YOLLARDAKİ KAHVEHANE, LOKANTA İLÂN VE REKLAM LEVHALARI, KISA SÜRELİ/ GEÇİCİ SÜRE İLE YERLEŞTİRİLEN KENT MOBİLYALARI YAYA AKIMINA ENGEL OLMAYACAK ŞEKİLDE YERLEŞTİRİLMELİDİR.	REKLAM PANOLARI YAYA YOLUNA BİTİŞİK GÖRME ENGELLİLERİN BASTONLARIYLA ALGILAYACAK DÜZLEMDE OLMALIDIR. AŞAĞISI BOŞ OLAN REKLAM PANOLARI GÖRME ENGELLİLERİN BASTONLARIYLA ALGILAYAMAMASINA VE BÖYLECE ÇEŞİTLİ KAZALARA SEBEBİYET VERMEKTEDİR.

TAKSİM MEYDANI VE ZAFER CADDESİ FİZİKSEL ÇEVRE PROBLEM TESPİTİ



Şekil 7.4 : Taksim Meydanı Erişilebilirlikle İlgili Fiziksel Çevre Problemleri Şema Paftası

7.4 CUMHURİYET CADDESİ ERİŞİLEBİLİRLİKLE İLGİLİ FİZİKSEL ÇEVRE PROBLEMLERİ

Tablo 7.3.: Cumhuriyet Caddesi Erişilebilirlikle İlgili Fiziksel Çevre Problemleri ve Çözüm Önerileri Tablosu

ERİŞİLEBİLİRLİKLE İLGİLİ KARŞILAŞILAN PROBLEMLER		MEVCUT DURUM %	MEVCUT DURUM AÇIKLAMA	STANDART İBB VE BM'E GÖRE	ÖNERİ
YÜZEYE BAĞLI PROBLEMLER	YANLIŞ MALZEME SEÇİMİ	CADDENİN YAYA ALANININ % 1.3 'Ü	CUMHURİYET CADDESİNİN 3084 M2'LİK YAYA ALANINDA 43 M'2Sİ ARNAVUT KALDIRIMI İLE DÖŞENMİŞ OLMASI	ERİŞİLEBİLİR BİR YOLUN YÜZEYİ PÜRÜZSÜZ SÜREKLİ VE KAYMAYAN BİR ZEMİNDE OLMALIDIR. GÖRME ENGELLİ YAYALARIN YAYA YOLLARINDAKİ FARKLI KULLANIM ALANLARININ NET BİR ALGILAMALARI İÇİN, ÜRÜN TÜRÜ DEĞİŞSE BİLE AYNI FORMA SAHİP ÜRÜNLERİN KULLANILMASI ÖNERİLMEKTEDİR (İBB, 2010).	CUMHURİYET CADDESİNİN 43 M2'Sİ ARNAVUT KALDIRIMIYLA DÖŞENMİŞ ALANIN YÜZEYİNİN ASFALT VEYA KAYGAN OLMAYAN TAŞ PLAKLARLA DÖŞENMESİ GEREKMEKTEDİR.
	YAYA GEÇİŞ ENGELİ	CADDENİN UZUNLUĞUNUN %1.19 'U	CUMHURİYET CADDESİNİN 834 METRE OLAN UZUNLUĞUNUN 10 METRE UZUNLUĞUNDA YAYA GEÇİŞ ENGELİ BULUNMAKTADIR.	ARAÇ YOLLARI ÜZERİNDEKİ YAYA GEÇİTLERİ, YER İŞARETLERİ (ZEBRA ÇİZGİLERİ) İLE BELİRLENMELİDİR. TRAFİK YOĞUNLUĞUNUN FAZLA OLDUĞU VE YAYA GÜVENLİĞİN YETERSİZ OLDUĞU YAYA GEÇİTLERİNDE, IŞIKLI VE SESLİ DÜZENLEMELER YAPILMALIDIR.	CUMHURİYET CADDESİNDEN GÜVENLİ GEÇİŞİNİ ENGELLEYEN TAŞIT YOLUNA PARK ETMİŞ ARABALAR İÇİN GEREKLİ UYGULAMA VE CEZALARIN OLUŞTURULMASI , YAYA GEÇİŞ YOLLARINDA KONUMLANMIŞ MOBİLYALARIN YAYAYI ENGELLEYECEK NOKTALARDAN KALDIRILMASI GEREKMEKTEDİR.
YAYA TRAFİK İLİŞKİSİNE BAĞLI PROBLEMLER	YAYA ALANI İŞGALİ	CADDENİN YAYA ALANININ %2.3'Ü	CUMHURİYET CADDESİNİN 3084 M2'LİK YAYA ALANINDA 71 M2 SINDE YAYA ALANI İŞGALİ BULUNMAKTADIR.	YOLLARDA VE YAPILARDA YENİ UYGULAMA VEYA BAKIM ONARIM SÜRESİNCE YAPILACAK ÇALIŞMALAR VE BU ÇALIŞMALAR İÇİN ALINACAK GÜVENLİK ÖNLEMLERİ YAYA YOLUNU KESİNTİYE UĞRATMAMALIDIR. YAYA YOLUNU KESEN, BETON DÖKÜMÜM MALZEME SEVKİYATI, HAFRİYAT TAŞIMA, YOL TEMİZLİĞİ GİBİ YÜKSEK KAPASİTELİ İŞLER YAYA TRAFİĞİNİN YOĞUN OLMALIĞI ZAMANLARDA YAPILMALIDIR. KISA SÜRELİ DE OLSA YAYA YOLLARININ ÜZERİNE AĞIR YÜKLERİN KONULMASINA VE ARAÇKULLANIMINA İZİN VERİLMEMELİDİR.	YAYA YOLLARINA PARK ETMENİN ÇEŞİTLİ CEZA VE UYGULAMALARLA ENGEL OLUNMASI YAYA ALANINA TAŞAN DÜKKAN ELEMANLARI İÇİN ÇEŞİTLİ YASAL SINIRLANDIRMALAR GETİRİLMELİDİR. REKLAM VE PANOLARI VE BÜFELERİN KONUMLANDIĞI NOKTALAR ÖNCEDEN BELİRLENEREK YAYA ALANINDA GEREKSİZ İŞGALLERİN ÖNLENMESİ GEREKMEKTEDİR.

YÖNLENDİRİCİ ELEMAN EKSİKLİĞİ	YÖNLENDİRİCİ KILAVUZ ŞERİTLER VE SİNYALİZASYON SİSTEMLERİ BULUNMAMAKTADIR.	CUMHURİYET CADDESİNDE YAYA GEÇİŞLERİNİN BULUNDUĞU TRAFİK IŞIKLARININ BULUNDUĞU 3 GEÇİŞ NOKTASINDA YÖNLENDİRİCİ ELEMANLAR BULUNMAMAKTADIR.	BİR KILAVUZ ŞERİTLER, GÖRME ENGELLİLER İÇİN DÜGMELİ YAYA TRAFİK IŞIKLARINA GİTMELİDİR (BİRLEŞMİŞ MİLLETLER ÖZÜRLÜ KOMİSYONU, 2006). GÖRME ENGELLİLER İÇİN, RAMPALARIN BAŞINDA VE SONUNDA 150 CM UZUNLUĞUNDA DÜZ VE DEĞİŞİK DOKULU BİR ALAN BULUNMALIDIR. YAYA TRAFİK IŞIKLARI GÖRMEYEN YAYALAR İÇİN AÇIKÇA DUYULABİLİR SİNYALLER İLE SAĞLANMALIDIR (BİRLEŞMİŞ MİLLETLER ÖZÜRLÜ KOMİSYONU, 2006).	CUMHURİYET CADDESİNDEN GEÇİŞİN GÜVENLİ OLARAK SAĞLANMASI İÇİN ÖZELLİKLE KISITLI HAREKET VE GÖRMEYE BAĞLI PROBLEMLERİ OLAN KULLANICILARIN TAŞIT TRAFİĞİNDE YAYA GEÇİTLERİNİN BAŞLANGIÇ VE BİTİŞİNE YÖNLENDİRİCİ ELEMANLARDAN OLAN KILAVUZ ŞERİTLER GÖRSEL OLARAK HERKEŞİN ALGILAYABİLECEĞİ LEVHA - İŞARETLER VE UYARICI NİTELİKTE SİNYALİZASYON SİSTEMLERİ YERLEŞTİRİLMELİDİR.
TRAFİK IŞIKLARI	TRAFİK IŞIKLARININ %66.6'SI YANLIŞ YERDE KONUMLANMIŞTIR.	CUMHURİYET CADDESİNDE BULUNAN 3 ADET TRAFİK IŞIĞININ 2'Sİ YAYALARIN GEÇİŞİNİ ENGELLEYECEK BİÇİMDE YERLEŞTİRİLMİŞTİR.	YAYA TRAFİK IŞIKLARI GÖRMEYEN YAYALAR İÇİN AÇIKÇA DUYULABİLİR SİNYALLER İLE SAĞLANMALIDIR (BİRLEŞMİŞ MİLLETLER ÖZÜRLÜ KOMİSYONU, 2006).	YAYALARIN GEÇİŞİNİ KISITLAYAN NOKTALARDA KONUMLANDIRILMIŞ TRAFİK IŞIKLARININ YERLERİ VE BULUNDUĞU ADADA YENİ DÜZENLEMELER YAPILARAK YAYA SİRKÜLASYONUNU VE HAREKET ALANINI RAHATLATACAK GENİŞLİKTE OLMALIDIR. AYRICA TRAFİK IŞIKLARINDA TÜM KULLANICILARA YÖNELİK UYARICI ELEMAN VE SİNYALİZASYON SİSTEMLERİ GELİŞTİRİLMELİDİR.
STANDARTLARA UYGUN OLMAYAN RAMPA	RAMPALARIN % 54 STANDARTLARA UYGUN DEĞİLDİR.	CUMHURİYET CADDESİNDE 6 ADET RAMPA BULUNMAKTADIR. BU RAMPALARIN 3'Ü STANDARTLARA UYGUN DEĞİLDİR. İKİSİNİN EĞİMİ %20' BİRİ İSE %9 EĞİMLİDİR.	RAMPA EĞİMİ, TEKERLEKLİ SANDALYELİ VE BASTONLU ENGELLİLERİN DE KULLANACAĞI DÜŞÜNÜLEREK % 6'DAN FAZLA OLMAMAK KOŞULU İLE GÜVENLİK VE RAHATLIK ÖN PLANDA TUTULARAK DÜZENLENMELİDİR (İBB, 2010). RAMPANIN BÜTÜNÜNDE EN AZ 40 SANTİMETRE YÜKSEKLİĞİNDE TIRABZAN BULUNMALIDIR.	YAYA GEÇİŞLERİNİN BULUNDUĞU ALANLAR YAYA YOĞUNLUĞUNUN FAZLAOLMASI NEDENİYLE TÜM RAMPALARIN ÖZELLİKLE ÖZELLİKLE THY BİNASININ GİRİŞİNDEKİ VE TAKSİMGEZİPARKINDA BULUNAN CADDEDEKİ METRO GİRİŞİNDEKİ RAMPA EĞİMİ %6'YI GEÇMEMELİDİR. KULLANILAN MALZEME VE İŞÇİLİK STANDARTLARA UYGUN YAPILMALIDIR.
RAMPA EKSİKLİĞİ	YAYA GEÇİŞLERİNDE EKSİK OLAN RAMPALAR TÜM YAYA ALANININ %0.19'LİK KISMINI OLUŞTURMAKTADIR.	YAYA GEÇİŞLERİNDE BULUNMASI GEREKEN RAMPALAR ALANIN 2 BÖLGESİNDE EKSİKTİR.	YAYA GEÇİTLERİ BORDÜR TAŞI İLE KESİLMEMELİ, TAŞIT YOLU SEVİYESİNE KADAR YAYA YOLUNDA HER 3 YÖNDE % 6 EĞİMDE RAMPA YAPILMALIDIR.	CUMHURİYET CADDESİNİN YAYALARIN YOĞUN OLARAK KULLANDIKLARI VE TRAFİK IŞIKLARININ BULUNDUĞU GEÇİŞ NOKTALARINDA %6'YI GEÇMEYEN RAMPALAR YAPILMALI VE KULLANILAN MALZEME PÜRÜZLÜ VE KAYGAN OLMAMALIDIR.

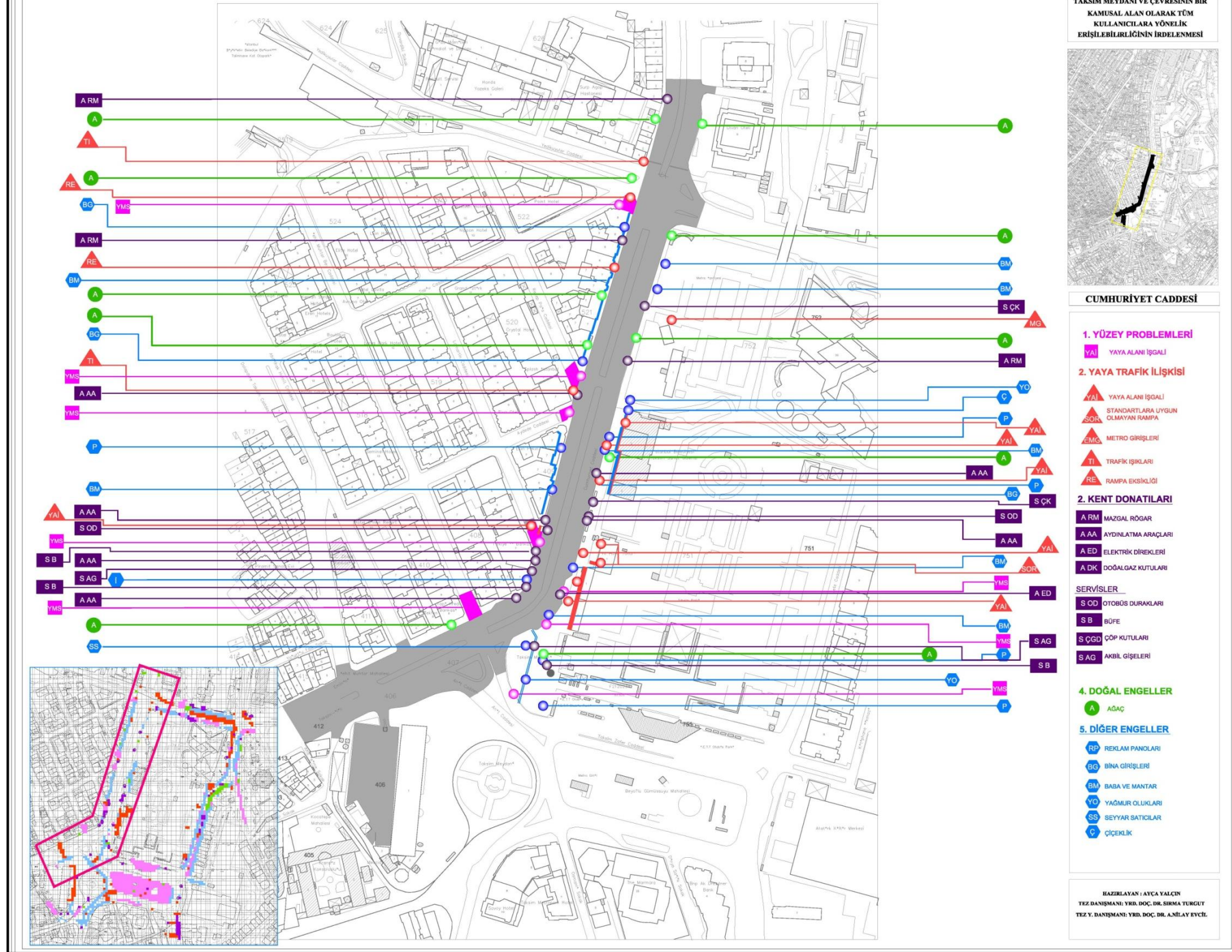
ALTYAPI - SERVİS DONATILARINA BAĞLI PROBLEMLER	ERİŞİMSİZ METRO GEÇİŞİ	MEVCUT METRO GİRİŞLERİNİN %50'Sİ ERİŞİMSİZDİR	CUMHURİYET CADDESİNDE 2 ADET METRO GİRİŞİ BULUNMAKTADIR. BUNLARDAN 1 ADEDİ ERİŞİMSİZDİR.		METRO İSTASYONUNA GÖRME ENGELLİLERİN ERİŞİMİNİ KOLAYLAŞTIRACAK YÖNLENDİRİCİ ELEMANLAR KILAVUZ ŞERİTLER GELİŞTİRİLMELİDİR. YAPILACAK UYGULAMADA OLUŞTURULACAK KILAVUZ ŞERİTLERİN FİZİKSEL ÖZRÜ OLAN KULLANICILARIN HAREKETİNİ KISITLAMAYACAK ŞEKİLDE DÜZENLENMELİDİR. FİZİKSEL ÖZRÜ OLAN KULLANICILARIN METRO GİRİŞLERİNE RAHAT ERİŞİMİNİ SAĞLAMAKAMACIYLA %6-8'İ GEÇMEYEN RAMPALAR VE MÜMKÜNSE ENGELLİ ASANSÖRLERİ HER DURAKTA OLUŞTURULMALIDIR.
	AYDINLATMA ARAÇLARI	AYDINLATMA ARAÇLARININ %22.2'Sİ YAYALARIN HAREKETLİLİĞİNİ KISITLAYAN NOKTALARDA KONUMLANDIRILMIŞ.	CUMHURİYET CADDESİNDE 27 ADET AYDINLATMA ELEMANI BULUNMAKTADIR. BU ELEMANLARIN 6 ADEDİ ENGEL TEŞKİL ETMEKTEDİR.	SABİT DİREKLER, GÖRME ENGELLİ YAYALARI UYARMAK AMACIYLA YOLUN MERKEZİNDE EN AZ 0,30 M, 1,40 M VE 1,60 M ARA MESAFESİNDE BELİRLİ HAT ÜZERİNDE YERLEŞTİRİLMİŞ OLMALI VE ŞERİTLERİN RENKLERİ ZİT OLMALIDIR (BİRLEŞMİŞ MİLLETLER ÖZÜRLÜ KOMİSYONU, 2006).	CUMHURİYET CADDESİNDE BULUNAN AYDINLATMA ARAÇLARI VE ELEKTRİK DİREKLERİNİN YAYA GÜZERGAHLARINA GÖRE TEKRAR DÜZENLENMESİ GEREKMEKTEDİR. BU DÜZENLEME MEYDANIN YAYALARIN YOĞUN OLARAK KULLANDIĞI NOKTALARDA KONUMLANDIRILMAMALIDIR.
	ELEKTRİK DİREKLERİ	AYDINLATMA ARAÇLARININ %100'Ü YAYALARIN HAREKETLİLİĞİNİ KISITLAYAN NOKTALARDA KONUMLANDIRILMIŞ.	CUMHURİYET CADDESİNDE 1 ADET AYDINLATMA ELEMANI BULUNMAKTADIR		
	RÖGAR MAZGAL	MEVCUT MAZGAL VE ROGAR KAPAKLARINDAN %16.6'SI PROBLEMLİDİR.	MEVCUT 24ADET RÖGAR VE MAZGALLARDAN 4'Ü SORUN TEŞKİL ETMEKTEDİR.	ALTYAPI VE SERVİS DONATILARI , MÜMKÜN OLDUĞUNCA YAYA YOLUNUN KENARLARINA YERLEŞTİRİLMELİDİR.	ÖZELLİKLE TEKERLEKLİ SANDALYE KULLANICILARININ VE GÖRME ENGELİ BULUNAN BİREYLERİN HAREKETLERİNİ ZORLAŞTIRICI GENİŞ ARALIKLI YÜKSELTİSİ FARKLI LAŞAN RÖGAR VE MAZGALLARDAN KAÇINILMALI YÜZEYE BİTİŞİK YA DA UYARICI ELEMANLARLA BUELEMANLAR BELİRTİLMELİDİR.

	DOĞALGAZ KUTULARI	MEVCUT DOĞALGAZ KUTULARININ %100'Ü YAYALARIN HAREKETLİLİĞİNİ KISITLAMAKTADIR.	MEVCUT 3 ADET DOĞALGAZ KUTUSU BULUNMAKTADIR.	ÖN BAHÇESİZ, BİTİŞİK DÜZENDE YAPILANMANIN OLDUĞU YOLLARDA YER ALAN YAPILARIN MİMARİSİNDE BİNAYA AİT ALTYAPI ELEMANLARININ (ÖRNEĞİN DOĞALGAZ KUTULARI VB) YAYA YOLUN TAŞMASINI ÖNLEYECEK ÖNLEMLER ARANMALIDIR.	YAYALARIN ERİŞİLEBİLİRLİĞİNİ KISITLAYAN DOĞALGAZ KUTULARI YAYA YOLUNUN KENARINDA DONATI BANDI ÜZERİNDE YER ALMALIDIR.
	ÇÖP VE GERİ DÖNÜŞÜM KUTULARI	MEVCUT ÇÖP KUTUSUNUN %40'I YAYA HAREKETLİLİĞİNİ KISITLAMAKTADIR.	5 ADET ÇÖP VE DÖNÜŞÜM KUTUSUNUN 2'Sİ YAYALARIN HAREKET ALANINI KISITLAMAKTADIR.	ÇÖP BİDONLARI SOKAK LAMBASINA BAĞLI VE YÖNÜ YAYA AKIŞININ HATTINDA OLMAMALI BÖYLECE ÇARPIŞMALARI EN AZA İNDİRİLEBİLİR. SINIRLI VİZYONU OLAN (GÖRME ENGELLİ İNSANLARIN) İNSANLARIN KOLAYLIKLA ALGILAYABİLECEKLERİ BİR RENKLE BOYANMALIDIR (BİRLEŞMİŞ MİLLETLER ÖZÜRLÜ KOMİSYONU, 2006).	CUMHURİYET CADDESİNDE BULUNAN ÇÖP VE GERİ DÖNÜŞÜM KUTULARININ YAYA GÜZERGAHLARINA GÖRE TEKRAR DÜZENLENMESİ GEREKMEKTEDİR. BU DÜZENLEME CADDEİNİN YAYALARIN YOĞUN OLARAK KULLANDIĞI NOKTALARDA OLMAMALIDIR.
DOĞAL ENGELLERE BAĞLI PROBLEMLER	AĞAÇ VE ÇALILIK	CADDEDE BULUNAN AĞAÇLARIN %50'Sİ	CUMHURİYET CADDESİNDE TOPLAM 24 ADET AĞAÇ BULUNMAKTADIR. BUNLARIN 12 ADETİ YAYA HAREKETLİLİĞİNİ VE SİRKÜLASYONUNU ENGELLEYEN NOKTALARDA KONUMLANDIRILMIŞTIR.	TAŞKIN BİTKİNİN YÜKSEKLİĞİ NET EN AZ 2,00 M OLMALI VE BİTKİ BUDANABİLİR OLMALIDIR. SEYAHAT GÜZERGAHI ÜZERİNDEKİ BİTKİ ÇEŞİTLERİ VE YERLERİ DİKKATLE SEÇİLMELİDİR. SIĞ KÖKLERİ OLAN AĞAÇLAR YOL YÜZEYİNDE TEHLİKELİDİR BUNUN NEDENİ KÖKLERİN YOL YÜZEYİNE ZARAR VEREBİLMESİDİR.	CUMHURİYET CADDESİNDE BULUNAN AĞAÇLARIN DALLARININ 2 METREDEN AZ OLANLARI BUDANMALIDIR. (KAZALARA MAHAL VERMEMEK YAYANIN GÜVENLİ HAREKET ETMESİ AMACIYLA) AYRICA YAYALARIN HAREKETLİLİĞİNİ ENGELLEYEN NOKTALARDA KONUMLANDIRILMAMALIDIR. GÖRME ENGELLİLERİN BASTONLARIYLA ALGILAYACAKLARI ELEMANLAR ETRAFLARINDA OLMALIDIR.
DİĞER ENGELLERE BAĞLI PROBLEM	BİNA GİRİŞLERİ	BİNA GİRİŞLERİNİN % 81.4'Ü ERİŞİMSİZDİR.	CUMHURİYET CADDESİNDE BULUNAN 27 BİNA GİRİŞİNİN 22'Sİ FİZİKSEL VE GÖRME ENGELLİLER İÇİN ERİŞİMSİZDİR.	BİNA GİRİŞLERİNDE RAMPALAR İÇİN DIŞ ALAN DAHA TERCİH EDİLİR. İDEAL OLARAK, RAMPANIN BAŞLANGICI MERDİVENLERLE YAN YANA OLMALIDIR.	CUMHURİYET CADDESİNDE BULUNAN TİCARİ VE TURİZM YAPILARI FONKSİYONLARI İTİBARIYLA TÜM KULLANICILARA YÖNELİK ERİŞİLEBİLİROLMALIDIR. BU NEDENLE BİNANIN ERİŞİMİNİN SAĞLANMASI İÇİN %6-8 EĞİMİ GEÇMEYECEK RAMPALAR VEYA GEÇİŞLİ YOLLAR OLUŞTURULMALIDIR.

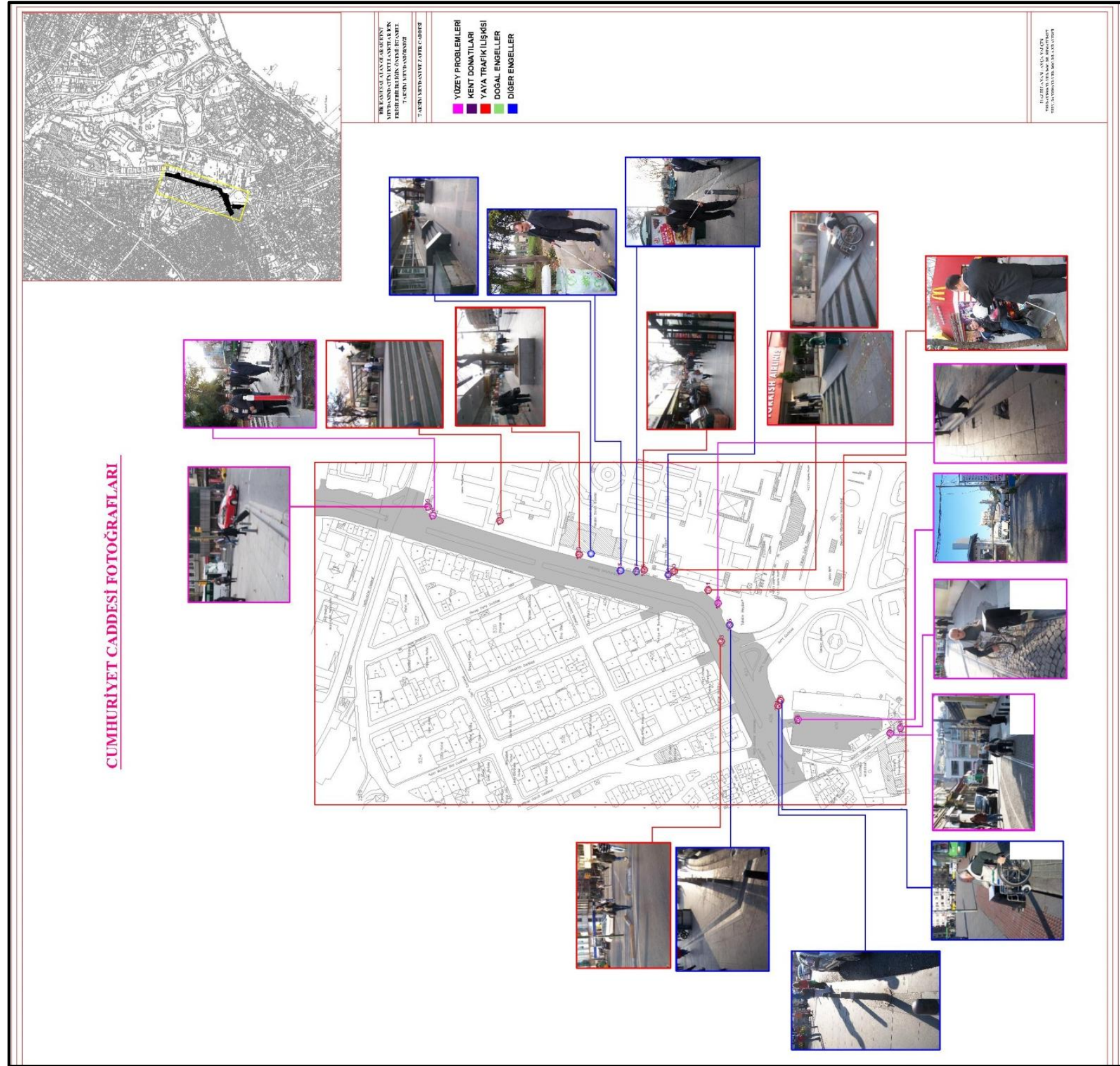
BABA VE MANTARLAR	MEVCUT CADDEDE BULUNAN BABA VE MANTARLARIN %74.8'i PROBLEMLİDİR.	CUMHURİYET CADDESİNDE TOPLAM 350 ADET BABA VE MANTARLARIN 262'Sİ YAYALARIN HAREKET ALANINI KISITLAMAKTADIR.	BABA ELEMANLARI RENKLİ ÇİZGİLERLE VEYA BELİRGİN BİR RENKTE BOYANMIŞ OLMALIDIR.	ÖZELLİKLE GÖRME ENGELLİLERİN YOLU TAKİP ETMELERİ VE YÜRÜRKEN HERHANGİBİR KAZAYA MARUZ KALMAMALARI AÇISINDAN BABA VE MANTARLAR YAYA YOLLARINDA KONUMLANMAMALIDIR. FİZİKSELENGELLİLERİN HAREKET ALANINI KISITLAYAN YAYA GEÇİŞİNİ ENGELLEYEN BABALAR KALDIRILMALIDIR. YAYA YOLUNA İŞGALİ ENGELLEMEK AMACIYLA YAPILAN BU DÜZENLEMELER BAŞKA CAYDIRICI CEZA VE UYGULAMALARLA FİZİKSEL MEKANDA KULLANICILARI ENGELLEMEYECEK NİTELİKTE OLUŞTURULMALIDIR.
OTOBÜS DURAKLARI	MEVCUT CADDEDE BULUNAN OTOBÜS DURAKLARININ %33.3 'Ü PROBLEMLİDİR.	MEVCUT CADDEDE 6 ADET OTOBÜS DURAKLARININ 2 Sİ STANDARTLARA UYGUN DEĞİLDİR.	DURAKLAR YARDIMA İHTİYAÇ DUYMADAN, KOLAY VE ENGELSİZ ULAŞILABİLİR OLMALIDIR. KALDIRIM GENİŞLİĞİ MİNİMUM 150 CM OLDUĞU DURUMLARDA DURAK TABELASI KULLANILMAKTADIR. DURAKLARIN BULUNDUĞU KALDIRIM GENİŞLİĞİNİN MİNİMUM 430 CM OLDUĞU DURUMLARDA İSE OTOBÜS DURAĞI KULLANILMALIDIR, DURAK ÖNÜNDE 120 CM'LİK YÜRÜME MESAFE PAYI BIRAKILMALIDIR.	CUMHURİYET CADDESİNDE BULUNAN OTOBÜS DURAKLARI, ULAŞILABİLİR, TÜM KULLANICILARIN BEKLEME OTOBÜSE BİNMELEK SAĞLAYACAK STANDARTLARDA OLMALIDIR. ÖZELLİKLE İKİ DURAĞIN ETRAFINDAKİ KENT MOBİLYALARI VE KALDIRIM GENİŞLİĞİ TEKRAR GÖZDEN GEÇİRİLMELİ MEVCUT STANDARTLARA UYGUN HALE GETİRİLMELİDİR.
ÇİÇEKLİK	MEVCUT ÇİÇEKLİKLERİN %100'Ü	MEVCUTTA 8 ADET ÇİÇEKLİK BULUNMAKTADIR. 8 ADEDİ DE YAYA ERİŞİLEBİLİRLİĞİNİ KISITLAMAKTADIR.	YAYA YOLU GENİŞLİĞİ YÖNÜNDE, YAYA YOLUNU KESEN SEYYAR SATICILAR ÇİÇEKLİK, BARIYER VEYA ZİNCİR GİBİ KORUYUCU ENGEL KULLANILMAMALIDIR.	ÇİÇEKLİKLERİN YAYA YOLUNUN ORTASINDA DEĞİL KENARINDA DONATI BANDI ÜZERİNDE KONUMLANMASI GEREKMEKTEDİR.

SATIŞ BİRİMLERİ	CADDE ÜZERİNDE BULUNAN SEYYAR SATICILARIN % 100'Ü BULUNDUKLARI NOKTALAR İTİBARIYLA YAYA ERİŞİMİNİ ENGELLEMEDİR.	TOPLAM ADET 8 SEYYAR SATICI BULUNMAKTA VE TAMAMI YAYA ERİŞİLEBİLİRLİĞİNİ KISITLAYACAK ALANLARDA KONUMLANMIŞTIR.	SATIŞ BÜFELERİ, YAYA YOLUNDA HAREKET YÖNÜNDE ENGEL TEŞKİL ETMEYECEK ŞEKİLDE YERLEŞTİRİLMELİDİR. ENGELLER ETRAFINDA GÖRME ENGELLİLER İÇİN DOKUNULUR VE KONTRAS RENKLER VEYA DOKU FARKLILIKLARI KULLANARAK İŞARETLENMELİDİR.	SEYYAR SATICILAR VE SATIŞ BİRİMLERİNİN YAYA SİRKÜLASYONUN YOĞUN OLDUĞU BÖLGELERDE KONUMLANMAMASI GEREKMEKTEDİR. BU FONKSİYONLAR İÇİN BELEDİYELERCE UYGUN YERLER TESPİT EDİLEREK O NOKTALARDA KONUMLANMALARI TEŞVİK EDİLMELİDİR.
REKLAM PANOLARI	CADDEDE BULUNAN REKLAM PANOLARININ % 50'Sİ	TOPLAM ADET 10 REKLAM PANOLARININ 5'İ YAYA ERİŞİLEBİLİRLİĞİNİ KISITLAYACAK ALANLARDA KONUMLANMIŞTIR.	YAYALAŞTIRILMIŞ YOLLARDAKİ KAHVEHANE, LOKANTA İLÂN VE REKLAM LEVHALARI, KISA SÜRELİ/ GEÇİCİ SÜRE İLE YERLEŞTİRİLEN KENT MOBİLYALARI YAYA AKIMINA ENGEL OLMAYACAK ŞEKİLDE YERLEŞTİRİLMELİDİR.	REKLAM PANOLARI YAYA YOLUNA BİTİŞİK GÖRME ENGELLİLERİN BASTONLARIYLA ALGILAYACAK DÜZLEMDE OLMALIDIR. AŞAĞISI BOŞ OLAN REKLAM PANOLARI GÖRME ENGELLİLERİN BASTONLARIYLA ALGILAYAMAMASINA VE BÖYLECE ÇEŞİTLİ KAZALARA SEBEBİYET VERMEKTEDİR.
AKBİL GİŞELERİ	CADDE ÜZERİNDE BULUNAN AKBİL GİŞELERİNİN % 100'Ü BULUNDUKLARI NOKTALAR İTİBARIYLA YAYA ERİŞİMİNİ ENGELLEMEDİR.	2 ADET AKBİL GİŞESİ BULUNMAKTADIR.		AKBİL GİŞELERİ YAYA SİRKÜLASYONUN YOĞUN OLDUĞU BÖLGELERDE KONUMLANMAMASI GEREKMEKTEDİR.
YAĞMUR OLUKLARI	CADDEİN UZUNLUĞUNUN % 49.1'İ	CUMHURİYET CADDESİNDE TOPLAM 410 METRE YAĞMUR OLUĞU BULUNMAKTADIR.	EĞİMLİ OLMAYAN YAYA YOLLARINDA YAĞMUR SUYU İÇİN OLUŞTURULACAK EĞİM YOL DRENAJINA GÖRE DÜZENLENMELİDİR. EĞİMLİ YAYA YOLLARINDA İSE, HER 20 M'DE BİR YAYA YOLU GENİŞLİĞİ BOYUNCA YAĞMUR SUYU TOPLAMA KANALI DÜZENLENMELİDİR.	CADDE ÜZERİNDEKİ YAYA GEÇİŞLERİNİN VE RAMPALARIN BULUNDUĞU NOKTALARDA YAĞMUR OLUKLARI BULUNMAMALIDIR. YAPILACAK UYGULAMALARDA YAYA YOLLARINDA GEÇİŞ NOKTALARINDA VE RAMPALARIN SONLANDIĞI NOKTALARDA YAĞMUR OLUKLARI KULLANILMAMALIDIR.

CUMHURİYET CADDESİ FİZİKSEL ÇEVRE PROBLEM TESPİTİ



Şekil 7.6 : Cumhuriyet Caddesi Erişilebilirlikle İlgili Fiziksel Çevre Problemleri Şema Paftası



Şekil 7.7 : Cumhuriyet Caddesi Erişilebilirlikle İlgili Fiziksel Çevre Problemleri Resim Paftası

7.5 METE CADDESİ ERİŞİLEBİLİRLİKLE İLGİLİ FİZİKSEL ÇEVRE PROBLEMLERİ

Tablo 7.4.: Mete Caddesi Erişilebilirlikle İlgili Fiziksel Çevre Problemleri ve Çözüm Önerileri Tablosu

ERİŞİLEBİLİRLİKLE İLGİLİ KARŞILAŞILAN PROBLEMLER	MEVCUT DURUM %	MEVCUT DURUM	STANDART İBB VE BM'E GÖRE	ÖNERİLER	
YÜZEYE BAĞLI PROBLEMLER	MALZEME TAHRİBATI	CADDENİN YAYA ALANININ %0.11 'İ	ZAMANLA KULLANIMA BAĞLI OLARAK MALZEMENİN KIRILMASI VEYA BOZULMASI İLE YÜZEYDEKİ KOT FARKLILIKLARININ OLUŞMASI 3144 M2LİK YAYA ALANINDA 3.6 M'2Sİ MALZEME TAHRİBATI BULUNMAKTADIR.	SİRKÜLASYON HATTI ÜZERİNDE GİRİNTİ, ÇIKINTI VE YÜKSELTİ OLUŞTURAN DÜZENLEMELERDEN KAÇINILMALIDIR.	GÖRME ENGELLİ YAYALARIN YAYA YOLLARINDAKİ FARKLI KULLANIM ALANLARININ NET BİR ALGILAMALARI İÇİN, YÜZEY TAHRİBATLARININ BULUNDUĞU BÖLGELERİN AYNI FORMA SAHİP ÜRÜNLERLE YENİLENMESİ GEREKMEKTEDİR.
	KALDIRIM KENARI	CADDENİN UZUNLUĞUNUN %92'Sİ	METE CADDESİNİN 706 METRE OLAN UZUNLUĞUNUN 650 METRESİNDE KALDIRIM YÜKSEKLİĞİ 16 CM GEÇMEKTEDİR.	YAYA YOLUNUN ARAÇ YOLUNDAN YÜKSEKLİĞİ, EN ÇOK 8 CM OLMALIDIR, SU YÜKSELME RİSKİNİN OLDUĞU ALANLARDA, BU ÖLÇÜ 13 CM' YE ÇIKARILABİLİR. BAZI ÖZEL ALANLARDA, YAYA YOLU İLE ARAÇ YOLU AYNI KOTTA DÜZENLENEBİLİR.	METE CADDESİNDE BULUNAN 650 METRE UZUNLUĞUNDA BULUNAN YÜKSEK KALDIRIMLARIN DEĞİŞTİRİLEREK KALDIRIM YÜKSEKLİĞİNİN AZAMI 8 CM -10 CM ARASINDA OLMASI SAĞLANMALIDIR.
YAYA TRAFİK İLİŞKİSİNE BAĞLI PROBLEMLER	YETERSİZ YOL GENİŞLİĞİ	CADDENİN YAYA ALANININ %11 'İ	METE CADDESİNİN 3144 M2 ALANIN 336 M2'Sİ YETERSİZ YOL GENİŞLİĞİNDEDİR.80 CM GENİŞLİĞİNDEDİR.	YAYA YOLU NET GENİŞLİĞİ, EN AZ 150 CM OLMALIDIR, BU ÖLÇÜ GENİŞLİĞİN SINIRLI OLDUĞU YOLLARDA 125 CM' YE DÜŞÜRÜLEBİLİR.	METE CADDESİNİN ASKER OCAĞI CADDESİYLE BİRLEŞTİĞİ YAYA YOLLARINDA BULUNAN YETERSİZ YOL GENİŞLİĞİ YENİ YAYA YOLU DÜZENLEMESİYLE DEĞİŞTİRİLEREK VE TÜM KULLANICILARIN GEÇİŞİNİ SAĞLAYACAK GENİŞLİKTE OLMALIDIR.(EN AZ 1.50 CM OLMALIDIR.)

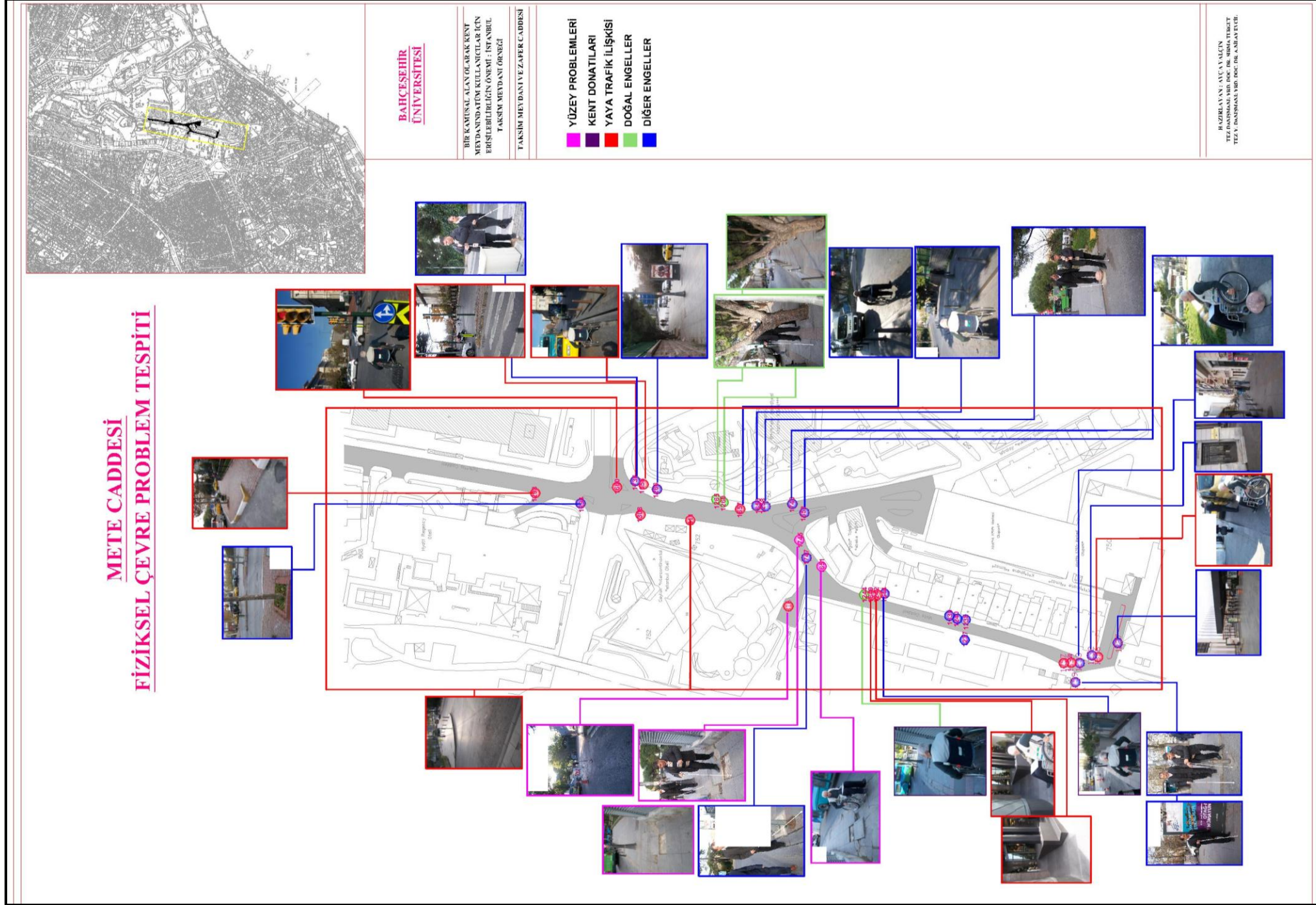
	TRETUAR YAYA YOLU EKSİKLİĞİ	CADDENİN UZUNLUĞUNUN %3 'Ü	METE CADDESİNİN 706 METRE OLAN UZUNLUĞUNUN 24 METRESİNDE GEZİ PARKININ METE CADDESİNE İLK GİRİŞİNİ OLUŞTURAN OTOYOL GİRİŞİ ÇEVRESİNDE TRETUAR YAYA YOLU EKSİKLİĞİ BULUNMAKTADIR.		GEZİ PARKININ METE CADDESİNE İLK GİRİŞİNİ OLUŞTURAN OTOYOL GİRİŞİ ÇEVRESİNDE BULUNMAYAN YAYA YOLU VE TRETUAR YAYALARIN GEÇİŞİNİ SAĞLAYACAK BİÇİMDE DÜZENLENMELİDİR.
	YAYA GEÇİŞ ENGELİ	CADDENİN UZUNLUĞUNUN %5.09 'U	METE CADDESİNİN 706 METRE OLAN UZUNLUĞUNUN 36 METRESİNDE TRETUAR YAYA YOLU EKSİKLİĞİ BULUNMAKTADIR AKM'İNİN YANINDA BULUNAN TAKSİDOLMUŞ DURAKLARI RAMPANIN ÖNÜNDE KONUMLANMIŞTIR. YAYANIN YOLUN DİĞER TARAFINA GEÇİŞİNİ KISITLAMAKTADIR.	ARAÇ YOLLARI ÜZERİNDEKİ YAYA GEÇİTLERİ, YER İŞARETLERİ (ZEBRA ÇİZGİLERİ) İLE BELİRLENMELİDİR. TRAFİK YOĞUNLUĞUNUN FAZLA OLDUĞU VE YAYA GÜVENLİĞİN YETERSİZ OLDUĞU YAYA GEÇİTLERİNDE, IŞIKLI VE SESLİ DÜZENLEMELER YAPILMALIDIR.	YAYALARIN MEYDANDAN DİĞER ALANLARA GÜVENLİ GEÇİŞİNİ ENGELLEYEN TAŞIT YOLUNA PARK ETMİŞ ARABALAR VE YOLCU BEKLEYEN MİNÜBÜSLER İÇİN GEREKLİ UYGULAMA VE CEZALARIN OLUŞTURULMASI, YAYA GEÇİŞ YOLLARINDA KONUMLANMIŞ MOBİLYALARIN YAYAYI ENGELLEYECEK NOKTALARDAN KALDIRILMASI GEREKMEKTEDİR.
	YAYA ALANI İŞGALİ	CADDENİN YAYA ALANININ %3.18 'İ	METE CADDESİNİN 3144 M2'LİK YAYA ALANINDA 100 M2 SINDE YAYA ALANI İŞGALİ BULUNMAKTADIR. TAKSİM GEZİ PARKI GİRİŞİNİN VE BÜFELERİN ARASINDAKİŞ ALANDA BULUNAN TAŞITLAR YAYA YOLUNU İŞGAL ETMEKTEDİR.	YOLLARDA VE YAPILARDA YENİ UYGULAMA VEYA BAKIM ONARIM SÜRESİNCE YAPILACAK ÇALIŞMALAR VE BU ÇALIŞMALAR İÇİN ALINACAK GÜVENLİK ÖNLEMLERİ YAYA YOLUNU KESİNTİYE UĞRATMAMALIDIR. YAYA YOLUNU KESEN, BETON DÖKÜMÜ MALZEME SEVKİYATLI, HAFRİYAT TAŞIMA, YOL TEMİZLİĞİ GİBİ YÜKSEK KAPASİTELİ İŞLER YAYA TRAFİĞİNİN YOĞUN OLMALIĞI ZAMANLARDA YAPILMALIDIR. KISA SÜRELİ DE OLSA YAYA YOLLARININ ÜZERİNE AĞIR YÜKLERİN KONULMASINA VE ARAÇKULLANIMINA İZİN VERİLMEMELİDİR	YAYA YOLLARINA ÖZELLİKLE TAKSİM GEZİ PARKI GİRİŞİNİN VE BÜFELERİN ARASINDAKİŞ ALANDA BULUNAN TAŞITLARIN ÇEŞİTLİ CEZA VE UYGULAMALARLA ENGEL OLUNMASI YAYA ALANINA TAŞAN DÜKKAN ELEMANLARI İÇİN ÇEŞİTLİ YASAL SINIRLANDIRMALAR GETİRİLMELİDİR. REKLAM VE PANOLARI VE BÜFELERİN KONUMLANDIĞI NOKTALAR ÖNCEDEN BELİRLENEREK YAYA ALANINDA GEREKSİZ İŞGALLERİN ÖNLENMESİ GEREKMEKTEDİR.

<p>YÖNLENDİRİCİ ELEMAN EKSİKLİĞİ</p>	<p>YÖNLENDİRİCİ KILAVUZ ŞERİTLER VE SİNYALİZASYON SİSTEMLERİ BULUNMAMAKTADIR.</p>	<p>METE CADDESİNDE YAYA GEÇİŞLERİNİN BULUNDUĞU 13 GEÇİŞ NOKTASINDA YÖNLENDİRİCİ ELEMANLAR BULUNMAMAKTADIR.</p>	<p>BİR KILAVUZ ŞERİTLER, GÖRME ENGELLİLER İÇİN DÜĞMELİ YAYA TRAFİK IŞIKLARINA GİTMELİDİR (BİRLEŞMİŞ MİLLETLER ÖZÜRLÜ KOMİSYONU, 2006).</p> <p>GÖRME ENGELLİLER İÇİN, RAMPALARIN BAŞINDA VE SONUNDA 150 CM UZUNLUĞUNDA DÜZ VE DEĞİŞİK DOKULU BİR ALAN BULUNMALIDIR.</p> <p>YAYA TRAFİK IŞIKLARI GÖRMEYEN YAYALAR İÇİN AÇIKÇA DUYULABİLİR SİNYALLER İLE SAĞLANMALIDIR.</p>	<p>METE CADDESİNDE YAYA GEÇİŞ NOKTALARINDA GEÇİŞİN GÜVENLİ OLARAK SAĞLANMASI İÇİN ÖZELLİKLE KISITLI HAREKET VE GÖRMEYE BAĞLI PROBLEMLERİ OLAN KULLANICILARIN TAŞIT TRAFİĞİNDE YAYA GEÇİTLERİNİN BAŞLANGIÇ VE BİTİŞİNE YÖNLENDİRİCİ ELEMANLARDAN KILAVUZ ŞERİTLER GÖRSEL OLARAK HERKESİN ALGILAYABİLECEĞİ LEVHA -İŞARETLER VE UYARICI NİTELİKTE SİNYALİZASYON SİSTEMLERİ YERLEŞTİRİLMELİDİR.</p>
<p>STANDARTLARA UYGUN OLMAYAN RAMPA</p>	<p>RAMPALARIN % 66.6 STANDARTLARA UYGUN DEĞİLDİR.</p>	<p>METE CADDESİ'NDE 6 ADET RAMPA BULUNMAKTADIR. BU RAMPALARIN 3'Ü STANDARTLARA UYGUN DEĞİLDİR. İKİSİNİN EĞİMİ %20'BİRİ İSE %9 EĞİMLİDİR.</p>	<p>RAMPA EĞİMİ, TEKERLEKLİ SANDALYELİ VE BASTONLU ENGELLİLERİN DE KULLANACAĞI DÜŞÜNÜLEREK % 6'DAN FAZLA OLMAMAK KOŞULU İLE GÜVENLİK VE RAHATLIK ÖN PLANDA TUTULARAK DÜZENLENMELİDİR (İBB, 2010).</p> <p>RAMPANIN BÜTÜNÜNDE EN AZ 40 SANTİMETRE YÜKSEKLİĞİNDE TIRABZAN BULUNMALIDIR.</p>	<p>METE CADDESİNDE YAYA GEÇİŞLERİNİN BULUNDUĞU ALANLAR YAYA YOĞUNLUĞUNUN FAZLA OLMASI NEDENİYLE TÜM RAMPALARIN EĞİMİ ÖZELLİKLE OTELİN GİRİŞİNDEKİ RAMPANIN EĞİMİNİN %6'YI GEÇMEMELİ KULLANILAN MALZEME VE İŞÇİLİK STANDARTLARA UYGUN YAPILMALIDIR.</p> <p>DİĞER RAMPALARIN STANDARTLARA UYGUN MALZEME VE İŞÇİLİKLE YAPILMASI GEREKMEKTEDİR.</p>
<p>RAMPA EKSİKLİĞİ</p>	<p>YAYA GEÇİŞLERİNDE EKSİK OLAN RAMPALAR TÜM YAYA ALANININ %2.29 'LİK KISMINI OLUŞTURMAKTADIR.</p>	<p>YAYA GEÇİŞLERİNDE BULUNMASI GEREKEN RAMPALAR ALANIN 13 BÖLGESİNDE EKSİKTİR. TOPLAM 72 M2LİK ALANA İHTİYAÇ VARDIR. TAKSİM GEZİPARKI GİRİŞLERİNDE VE YAYA GEÇİŞ NOKTALARINDA RAMPA EKSİKLİĞİ BULUNMAKTADIR.</p>	<p>YAYA GEÇİTLERİ BORDÜR TAŞI İLE KESİLMEMELİ, TAŞIT YOLU SEVİYESİNE KADAR YAYA YOLUNDA HER 3 YÖNDE % 6 EĞİMDE RAMPA YAPILMALIDIR.</p>	<p>METE CADDESİNDE ÖZELLİKLE TAKSİM GEZİPARKI GİRİŞLERİNDE %6'YI GEÇMEYEN RAMPALAR YAPILMALI VE KULLANILAN MALZEME PÜRÜZLÜ VE KAYGAN OLMAMALIDIR.</p>
<p>TRAFİK IŞIKLARI</p>	<p>TRAFİK IŞIKLARININ %100'Ü YANLIŞ YERDE KONUMLANMIŞTIR.</p>	<p>METE CADDESİNDE BULUNAN 3 ADET TRAFİK IŞIĞININ 3'Ü YAYALARIN GEÇİŞİNİ ENGELLEYECEK BİÇİMDE YERLEŞTİRİLMİŞTİR.</p>		<p>YAYALARIN GEÇİŞİNİ KISITLAYAN NOKTALARDA KONUMLANDIRILMIŞ TRAFİK IŞIKLARININ YERLERİ VE BULUNDUĞU ADADA YENİ DÜZENLEMELER YAPILARAK YAYA SİRKÜLASYONUNU VE HAREKET ALANINI RAHATLATACAK GENİŞLİKLER OLUŞTURULMALIDIR.</p> <p>AYRICA TRAFİK IŞIKLARINDA TÜM KULLANICILARA YÖNELİK UYARICI ELEMAN VE SİNYALİZASYON SİSTEMLERİ GELİŞTİRİLMELİDİR.</p>

ALTYAPI VE SERVİS DONATILARI NA BAĞLI PROBLEMLER	AYDINLATMA ARAÇLARI	AYDINLATMA ARAÇLARININ %47.6'SI YAYALARIN HAREKETLİLİĞİNİ KISITLAYAN NOKTALARDA KONUMLANDIRILMIŞTIR.	METE CADDESİNDE 21 ADET AYDINLATMA ELEMANI BULUNMAKTADIR.BU ELEMANLARIN 10 ADETİ ENGEL TEŞKİL ETMEKTEDİR.	SABİT DİREKLER, GÖRME ENGELLİ YAYALARI UYARMAK AMACIYLA YOLUN MERKEZİNDE EN AZ 0,30 M, 1,40 M VE 1,60 M ARA MESAFESİNDE BELİRLİ HAT ÜZERİNDE YERLEŞTİRİLMİŞ OLMALI VE ŞERİTLERİN RENKLERİ ZİT OLMALIDIR (BİRLEŞMİŞ MİLLETLER ÖZÜRLÜ KOMİSYONU, 2006) • ALTYAPI VE SERVİS DONATILARI , MÜMKÜN OLDUĞUNCA YAYA YOLUNUN KENARLARINA YERLEŞTİRİLMELİDİR.	METE CADDESİNDE BULUNAN AYDINLATMA ARAÇLARI VE YAYA GÜZERGAHLARINA GÖRE TEKRAR DÜZENLENMESİ GEREKMEKTEDİR. BU DÜZENLEME CADDEDEKİ YAYALARIN HAREKETLERİNİ KISITLAMAYACAK BİÇİMDE KONUMLANDIRILMALIDIR.AYRICA GÖRME ENGELLİ BULUNAN BİREYLERİN YOL KENARINDAN GİDEREK GİTTİKLERİ YÖNLERİ BULMALARINI İÇİN HAREKETLERİNİ KISITLAYACAK AYDINLATMA ELEMANI YERLEŞTİRİLMEMELİDİR.
	DOĞALGAZ KUTULARI	MEVCUT DOĞALGAZ KUTULARININ %100'Ü YAYALARIN HAREKETLİLİĞİNİ KISITLAMAKTADIR.	MEVCUT 3 ADET DOĞALGAZ KUTUSU BULUNMAKTADIR.	DOĞALGAZ KUTULARI VE TELEFON KUTULARI, KALDIRIMDA YAYA AKIŞINI ENGELLEMeyecek ŞEKİLDE YERLEŞTİRİLMELİ, YOLA OLAN BAĞLANTILARI KOT FARKI OLUŞTURMADAN GÜVENLİĞİ ZEDELEMEDEN YAPILMALIDIR.	YAYALARIN ERİŞİLEBİLİRLİĞİNİ KISITLAYAN DOĞALGAZ KUTULARI YAYA YOLUNUN KENARINDA DONATI BANDI ÜZERİNDE YER ALMALIDIR.
	RÖGAR MAZGAL	MEVCUT MAZGAL VE ROGAR KAPAKLARINDAN %3'Ü PROBLEMLİDİR.	MEVCUT 33 ADET RÖGAR VE MAZGALLARDAN 1'İ SORUN TEŞKİL ETMEKTEDİR.GENİŞ ARALIKLI YÜKSELTİSİ FARKLILAŞAN MAZGALIN BULUNMASI		ÖZELLİKLE TEKERLEKLİ SANDALYE KULLANICILARININ VE GÖRME ENGELLİ BULUNAN BİREYLERİN HAREKETLERİNİ ZORLAŞTIRICI GENİŞ ARALIKLI YÜKSELTİSİ FARKLILAŞAN RÖGAR VE MAZGALLARDAN KAÇINILMALI YÜZEYE BİTİŞİK YA DA UYARICI ELEMANLARLA BUELEMANLAR BELİRTİLMELİDİR.
	TELEFON KULUBELERİ	MEVCUT TELEFON KULUBELERİN %100'Ü YAYALARIN HAREKETLİLİĞİNİ KISITLAMAKTADIR.		HALKA AÇIK OLARAK YAPILMIŞ OLAN TELEFON KULÜBELERİNİN BULUNDUĞU YERLERDE OLANAK VARSA, YAYA TRAFİĞİNE MANİ OLMAYACAK ŞEKİLDE ÖZÜRLÜ VE YAŞLILAR İÇİN DİNLENME BANKLARI KONULMALIDIR.	METE CADDESİNDE GEZİ PARKININ GİRİŞİNDE BULUNAN BULUNAN TELEFON KULUBELERİ TÜM KULLANICILARIN KULLANIMINI SAĞLAYACAK STANDARTTA OLMALIDIR. TELEFON KULUBELERİ ERİŞİLEBİLİR, KULLANIMI HERKESİN KULLANABİLECEĞİ KOLAYLIKTA VE ETRAFINDAKİ KENT MOBİLYALARININ TÜM KULLANICILARIN KULLANACAĞI DÜŞÜNÜLEREK TASARLANMALIDIR. (ETRAFINDA ÖZÜRLÜ VE YAŞLILAR İÇİN DİNLENME BANKLARI GİBİ)

	ÇÖP VE GERİ DÖNÜŞÜM KUTULARI	MEVCUT ÇÖP KUTULARININ %100'Ü YAYALARIN HAREKETLİLİĞİNİ KISITLAMAKTADIR.		BUNU ÖNLEMENİN AÇISINDAN DİĞER DONATI ELEMANLARININ OLDUĞU GİBİ ÇÖP KUTULARININ DA ZIT RENKLER KULLANILARAK BELİRGİN VE KOLAY ALGILANABİLİR HALE GETİRİLMESİ GEREKİR.	METE CADDESİNDE BULUNAN ÇÖP VE GERİ DÖNÜŞÜM KUTULARININ YAYA GÜZERGAHLARINA GÖRE TEKRAR DÜZENLENMESİ GEREKMEKTEDİR. BU DÜZENLEME MEYDANIN YAYALARIN YOĞUN OLARAK KULLANDIĞI NOKTALARDA KONUMLANDIRILMAMALIDIR.
	AKBİL GİŞELERİ	CADDE ÜZERİNDE BULUNAN AKBİL GİŞELERİNİN % 100'Ü BULUNDUKLARI NOKTALAR İTİBARIYLA YAYA ERİŞİMİNİ ENGELLEMEDİR.			AKBİL GİŞELERİ YAYA SİRKÜLASYONUN YOĞUN OLDUĞU BÖLGELERDE KONUMLANMAMASI GEREKMEKTEDİR.
DOĞAL ENGELLERE BAĞLI PROBLEMLER	AĞAÇ VE ÇALILIK	CADDEDE BULUNAN AĞAÇLARIN %34.2'Sİ		TAŞKIN BİTKİNİN YÜKSEKLİĞİ NET EN AZ 2,00 M OLMALI VE BİTKİ BUDANABİLİR OLMALIDIR. SEYAHAT GÜZERGAHI ÜZERİNDEKİ BİTKİ ÇEŞİTLERİ VE YERLERİ DİKKATLE SEÇİLMELİDİR SİĞ KÖKLERİ OLAN AĞAÇLAR YOL YÜZEYİNDE TEHLİKELİDİR BUNUN NEDENİ KÖKLERİN YOL YÜZEYİNE ZARAR VEREBİLMESİDİR.	METE CADDESİNDE BULUNAN AĞAÇLARIN DALLARININ 2 METREDEN AZ OLANLARI BUDANMALIDIR. (KAZALARA MAHAL VERMEMEK YAYANIN GÜVENLİ HAREKET ETMESİ AMACIYLA) YAYALARIN HAREKETLİLİĞİNİ ENGELLEYEN NOKTALARDA KONUMLANDIRILMAMALIDIRLAR. GÖRME ENGELLİLERİN BASTONLARIYLA ALGILAYACAKLARI ELEMANLAR ETRAFLARINDA OLMALIDIR.
DİĞER ENGELLERE BAĞLI PROBLEMLER	BAYRAK DİREĞİ	BAYRAK DİREKLERİNİN %100'Ü .		SABİT DİREKLER, GÖRME ENGELLİ YAYALARI UYARMAK AMACIYLA YOLUN MERKEZİNDE EN AZ 0,30 M, 1,40 M VE 1,60 M ARA MESAFESİNDE BELİRLİ HAT ÜZERİNDE YERLEŞTİRİLMİŞ OLMALI VE ŞERİTLERİN RENKLERİ ZIT OLMALIDIR (BİRLEŞMİŞ MİLLETLER ÖZÜRLÜ KOMİSYONU, 2006).	METE CADDESİNDE AKMNİN YANINDA BULUNAN BAYRAK DİREĞİ YAYA GÜZERGAHLARINA GÖRE TEKRAR DÜZENLENMESİ GEREKMEKTEDİR. BU DÜZENLEME MEYDANIN YAYALARIN YOĞUN OLARAK KULLANDIĞI NOKTALARDA KONUMLANDIRILMAMALIDIR.
	BİNA GİRİŞLERİ	BİNA GİRİŞLERİNİN % 100 'Ü ERİŞİMSİZDİR.		BİNA GİRİŞLERİNDE RAMPALAR İÇİN DIŞ ALAN DAHA TERCİH EDİLİR. İDEAL OLARAK, RAMPANIN BAŞLANGICI MERDİVENLERLE YANA OLMALIDIR.	METE CADDESİNDE BULUNAN TİCARİ VE TURİZM YAPILARI FONKSİYONLARI İTİBARIYLA TÜM KULLANICILARA YÖNELİK ERİŞİLEBİLİRMALİDİR. BİNANIN ERİŞİMİNİN SAĞLANMASI İÇİN %6-8 EĞİMİ GEÇMEYECEK RAMPALAR VEYA GEÇİŞLİ YOLLAR OLUŞTURULMALIDIR.

BABA VE MANTARLAR	MEVCUT CADDEDE BULUNAN BABA VE MANTARLARIN %56.6'İ PROBLEMLİDİR.		BABA ELEMANLARI RENKLİ ÇİZGİLERLE VEYA BELİRGİN BİR RENKTE BOYANMIŞ OLMALIDIR.	ÖZELLİKLE GÖRME ENGELLİLERİN YOLU TAKİP ETMELERİ VE YÜRÜRKEN HERHANGİBİR KAZAYA MARUZ KALMAMALARI AÇISINDAN BABA VE MANTARLAR YAYA YOLLARINDA KONUMLANMAMALIDIR. FİZİKSELENGELLİLERİN HAREKET ALANINI KISITLAYAN YAYA GEÇİŞİNİ ENGELLEYEN BABALAR KALDIRILMALIDIR. YAYA YOLUNA İŞGALİ ENGELLEMEK AMACIYLA YAPILAN BU DÜZENLEMELER BAŞKA CAYDIRICI CEZA VE UYGULAMALARLA FİZİKSEL MEKANDA KULLANICILARI ENGELLEMeyecek NİTELİKTE OLUŞTURULMALIDIR.
ÇİÇEKLİK	MEVCUT ÇİÇEKLİKLERİN %50'Sİ		ÇİÇEKLİKLERİN YERLEŞTİRİLMESİNDE ÖZELLİKLE BİTKİLERİN IŞIK, SICAKLIK, GÜNEŞ GİBİ İHTİYAÇLARI GÖZ ÖNÜNDE BULUNDURULMALI, ZARARLI DUMANLARDAN, AŞIRI RÜZGARLARDAN VE KÖTÜ KULLANIMLARDAN ETKİLENMEYECEK VEYA EN AZ DÜZEYDE ETKİLENECEK ŞEKİLDE KONUMLANDIRILMASINA DİKKAT EDİLMELİDİR.	ÇİÇEKLİKLERİN YAYA YOLUNUN ORTASINDA DEĞİL KENARINDA DONATI BANDI ÜZERİNDE KONUMLANMASI GEREKMEKTEDİR.
REKLAM PANOLARI	CADDEDE BULUNAN REKLAM PANOLARININ %100'Ü		YAYALAŞTIRILMIŞ YOLLARDAKİ KAHVEHANE, LOKANTA İLÂN VE REKLAM LEVHALARI, KISA SÜRELİ/ GEÇİCİ SÜRE İLE YERLEŞTİRİLEN KENT MOBİLYALARI YAYA AKIMINA ENGEL OLMAYACAK ŞEKİLDE YERLEŞTİRİLMELİDİR.	REKLAM PANOLARI YAYA YOLUNA BİTİŞİK GÖRME ENGELLİLERİN BASTONLARIYLA ALGILAYACAK DÜZLEMDE OLMALIDIR. AŞAĞISI BOŞ OLAN REKLAMPANOLARIGÖRME ENGELLİLERİN BASTONLARIYLA ALGILAYAMAMASINA VE BÖYLECE ÇEŞİTLİ KAZALARA SEBEBİYET VERMEKTEDİR.
SATIŞ BİRİMLERİ	CADDE ÜZERİNDE BULUNAN SEYYAR SATICILARIN % 100'Ü BULUNDUKLARI NOKTALAR İTİBARIYLA YAYA ERİŞİMİNİ ENGELLEMekteDİR.		SATIŞ BÜFELERİ, YAYA YOLUNDA HAREKET YÖNÜNDE ENGEL TEŞKİL ETMEYECEK ŞEKİLDE YERLEŞTİRİLMELİDİR. ENGELLER ETRAFINDA GÖRME ENGELLİLER İÇİN DOKUNULUR VE KONTRAS RENKLER VEYA DOKU FARKLILIKLARI KULLANARAK İŞARETLENMELİDİR.	SEYYAR SATICILAR VE SATIŞ BİRİMLERİNİN YAYA SİRKÜLASYONUN YOĞUN OLDUĞU BÖLGELERDE KONUMLANMAMASI GEREKMEKTEDİR. BU FONKSİYONLAR İÇİN BELEDİYELERCE UYGUN YERLER TESPİT EDİLEREK KONUMLANDIKLARI NOKTALARDA KONUMLANMALARI TEŞVİK EDİLMELİDİR.
YAĞMUR OLUKLARI	CADDENİN UZUNLUĞUNUN % 31.7'Sİ		EĞİMLİ OLMAYAN YAYA YOLLARINDA YAĞMUR SUYU İÇİN OLUŞTURULACAK EĞİM YOL DRENAJINA GÖRE DÜZENLENMELİDİR. EĞİMLİ YAYA YOLLARINDA İSE, HER 20 M'DE BİR YAYA YOLU GENİŞLİĞİ BOYUNCA YAĞMUR SUYU TOPLAMA KANALI DÜZENLENMELİDİR.	CADDE ÜZERİNDEKİ YAYA GEÇİŞLERİNİN VE RAMPALARIN BULUNDUĞU NOKTALARDA YAĞMUR OLUKLARI BULUNMAMALIDIR. YAPILACAK UYGULAMALARDA YAYA YOLLARINDA GEÇİŞ NOKTALARINDA VE RAMPALARIN SONLANDIĞI NOKTALARDA YAĞMUR OLUKLARI KULLANILMAMALIDIR.



Şekil 7.9 : Mete Caddesi Erişilebilirlikle İlgili Fiziksel Çevre Problemleri Resim Paftası

7.6 GENEL DEĞERLENDİRME

Kentteki tüm kullanıcılara hizmet eden Taksim Meydanı ve çevresindeki önemli ulaşım bağlantıları üzerinde bulunan fiziksel çevre problemlerini yerel yönetimlerin kullanıcıların gereksinimlerini erişilebilirliğini kısıtlamayacak tasarımlarla ve uygulamalarla çözümlenmelidir. özellikle yüzeye bağlı oluşan problemler kısa vadede çözülebilirler.

Taksim Meydanı'nın İstanbul'un önemli bir odak noktası ve transfer merkezi olduğu düşünülürse buradaki yapılacak projeler sadece kentteki bir kısım kullanıcıya hitap edecek şekilde olmamalıdır. özellikle merkezi ve yerel yönetimlerin bu konudaki dünyadaki gelişmeleri takip etmeleri ve kentte özgü ve kullanıcının anatomik, ergonomik özelliklerini ön planda tutması ve kente uyarlaması gerekmektedir. tabiki bu uyarlamalar örneklerin birebir uygulanmasıyla çözümlenemez.

Tüm kamusal alanların fiziksel ekonomik ve kültürel özellikleri kullanıcı profilleri çevresinde barındırdığı fonksiyonlarda göz önüne alınmalıdır. ülkemizdeki tüm kullanıcıların erişilebilirliğine yönelik yasal mevzuatlar ve gerekli standartlar yeterli değildir. özellikle sadece fiziksel ve görme özürlülere yönelik yapılmış standartlar tüm kullanıcıların gereksinimlerini karşılamakta yetersizdir.

Bunun için kentteki yaşlı çocuk hamile, ağır yükü olan kişilerinde erişimini kolaylaştıracak tasarım ve standartlar geliştirilmelidir.

Sadece kentsel tasarım ölçeğinde değil nazım imar planlarında ve uygulama imar planlarında da özellikle özürlü ve tüm kullanıcıların erişimine yönelik plan notları ve planlar geliştirilmelidir. Taksim Meydanı ve çevresinde tespit edilen birçok problemin olmasına rağmen topoğrafik özellikler hariç diğer problemler kısa vadede çözülebilecek durumdadır. yüzeye bağlı problemlerde yaya yollarındaki erişimi kısıtlayan yüzeylerin daha uygun hale getirilmesi gerekmektedir.

Altyapı tadilatlarından ve malzeme deformasyonlarından kaynaklanan problemlerin tespit edilerek hemen müdahale edilmesi gibi.

Yaya- trafik ilişkisi göz önüne alındığında özellikle yaya geçitleri ve yollarında birbirini karşılamayan rampaların bulunması, yaya yollarını işgal eden araç ve peyzaj

düzenlemelerin bulunması önemli bir problemdir. yaya geçişlerinde sinyalizasyon sisteminin yetersiz olması yayayı bilgilendirecek herhangi bir tabela bilgilendirme aracının bulunmaması da önemli bir problemdir. Özellikle yayaların yoğun kullandığı akslarda bu problemlerin çözülmesi gerekmektedir.

Donatılara bağlı problemler göz önüne alındığında yayaların hareketliliğini kısıtlayan yayalar için ciddi tehlike arz eden yanlış konumlanmış yaya yolunun çoğunu işgan eden donatıların kaldırılması, özellikle yaya yollarındaki araç işgalini önlemek için yapılan uygulamaların sadece fiziksel çözümlerle değil yaptırımı olan cezalarlada çözülmesi gerekmektedir.

Kentteki tüm kullanıcıların tüm fonksiyonlara erişilebilirliği, kişinin en doğal hakkıdır.

KAYNAKÇA

- Akad, S. 2007.** *Kentsel Açık Alanlarda Kullanımsonrası Değerlendirme: İzmir Sahilbantları Örneği Üzerine Ampirik Bir Araştırma.* İzmir : Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Alexander, C., 1987.** *A New Theory Of Urban Design.* NewYork : Oxford University Press, s. 251.
- Altman, I. & Chemers, M. M. 1984.** *Culture and environment.* Cambridge : Cambridge University Press, 1984. s. 129 - 135.
- Altman, I. & Zube, E. H. 1989.** *Public places and spaces.* New York : Plenum Press, 1989. s. 1.
- Appleyard, D. 1981.** *Livable Streets.* Berkeley : University of California Press, 1981.
- Arcan& Evcı, F., 1999.** *Mimari Tasarıma Yaklaşım.* İstanbul : Tasarım Yayın Grubu, 1999. s. 150.
- Arendt, H. 1961.** *Between Past and Future ("Geçmişle Gelecek Arasında").* [çev.] Bahadır Sina Şener. İstanbul : İletişim Yayınları, 1961.
- Aslaksen, F., Bergh, S., Brunga, O.R. and Heggem, E.K. 1997.** *Universal Design:Plannina And Desian For All.* Oslo : The Norwegian State Council On Disability.
- Aslanboğa, İ. 1986.** *Kentlerde Yol Ağaçlaması. TÜBİTAK Yapı Araştırma Enstitüsü.,* U3.
- Aşık, Şakir. 2008.** *Japonya Kobe Kenti Gezisi Kişisel Arşivi.* İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Kobe.
- Ataman, Alpaslan. 2000.** *Bir Göz Yapıdan Külliyyeye: Osmanlı Külliyyelerinde Kamusal Mekan Mantığı.* İstanbul : Mimarlar Tasarım Yayınları.
- Aydınlı, S., 1996.** *Mekansal Değerlendirmede Algusal Yargılara Dayalı Bir Model.* İstanbul. : İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü., 1996. Doktora Tezi. **1993.** *Mimarlıkta Estetik Değerler.* İstanbul : İTU Mimarlık Fak. Baskı Atölyesi, 1993. s. 66.
- Banerjee&Southworth. 1990.** *City sense and city design;writing and project of Kevin Lynch.* s.l. : The MIT Press, 1990.
- Başaran, İrem. 2010.** *Kevin Lynch, Kent İmgesi.* İstanbul : Türkiye İş Bankası Kültür yayınları, 2010. s. 55-74.
- Bayazit, N. 1982.** *Tasarılma Teorileri ve Metotları: Planlamaya ve Tasarlamaya Katılma.* İstanbul : İ.T.Ü. Matbaası, 1982. s. 214 .
- Baymur, F. 1976.** *Duyusal Özellikler, Genel Psikoloji.* İstanbul : s.n., 1976. s. 100.
- Benevolo, K. 1980.** *The History of The City.* London : Scholar Press, 1980.
- Bhat, C, Handy, S., Kockelman, K., Mahmassani, H. (), , Teksas Ulaştırma Departmanı Araştırma Projesi (İngilizce). 2000.** *"Bir Şehir Erişilebilirlik İndeksinin Geliştirilmesi: Literatür Araştırması".* Teksas Ulaştırma Departmanı Araştırma Projesi .
- Biarez, S. 1998.** *Sphère locale et espace public.* s.l. : Lien social et politiques, 1998. s. 127-138.
- Bilir, Ş. 1986.** *Özürlü Olma Ne Demektir, Özürlü Çocukların Eğitimleri.* Ankara : s.n., s. 1.
- Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu. 2006.**Engelliler için Erişilebilirlik – Bir Engelsiz Çevre Tasarım Kılavuzu. [Çevrimiçi]
Engelliler için Erişilebilirlik – Bir Engelsiz Çevre Tasarım Kılavuzu.

- Boduroğlu, Őenay. 2005.** *Konutlarda evrensel tasarım kavramı ve örnekler üzerinde analizi.* İstanbul : TC. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü İç Mimarlık Ana Bilim / Ana Sanat Dalı Sanatta Yeterlilik Tezi.
- Ilgın C., Hacıhasanoğlu O.,2006.** Göç – aidiyet ilişkisinin belirlenmesi için model:Berlin / Kreuzberg örneği. *İTU Dergisi.* Kasım 2006, Cilt 5, 2, s. 59-70.
- Carr, S.Francis,M.Rivlin,L.G.& Stone, A. 1992.** *Public open spaces.* UK : Cambridge University Press., 1992.
- Cezar, M. 1965.** *19. Yüzyıl Beyoğlu'su .* İstanbul : İstanbul Güzel Sanatlar Akademisi, 1965.
- Çevik, S. 1995.** *Konut Yakın Çevresi Ölçeğinde İlgili Kaliteler, Kimlik ve Kimliklendirme.* İstanbul : M.S.Ü.Matbaası, 1995.
- Çınar, B. 1986.** *Konut Dışı Alanların Düzenlenmesinde Esaslar Yüksek Lisans Tezi.,* İstanbul : M.S.Ü. Fen Bilimleri Şehircilik Anabilim Dalı, 1986.
- Çulcuoğlu G., Oğuz D. 2000.** *peyzaj tasarımının değerlendirilmesinde kullanılabilcek kalite kriterleri.* Ankara : s.n., 2000. s. 85-90.
- Demirkan, H. 2006.** Canadian Human Rights Commission, Canada :Cilt 1, s. sayfa 19-29
- Dökmeçi, V. ve Çıracı, H. 1990.** *Tarihsel Gelişim Süreci içinde Beyoğlu.* İstanbul : Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yayınları, 1990.
- Dökmeçi, V. ve Dülgeroğlu-Yüksel Y. 1996.** *Mekan kavramının İstanbul'daki kentsel ve mimari mekanların analizi ile incelenmesi / proje yürüt.* İstanbul : İTÜ Araştırma Fonu.
- Erdönmez, E., 2006.** Açık Kamusal Mekânlar Dosya: Kamusal Alan. *MİMAR İST.* 2006, 4, s. 67-71.
- Erdönmez, M. Ebru. 2005.** *Açık Kamusal Kent Mekânlarının Toplumsal İlişkileri Yapılandırmadaki Rolü; Büyükdere-Levent-Maslak Aksı, yayımlanmamış doktora tezi.* İstanbul : Yıldız Teknik Üniversitesi.
- Erkesim, R. 1999.** *Özürlüye Uygun Açık Alan Tasarımı ve Kullanıcılarının Değerlendirilmesi ve İstanbul Örneği.* İtu Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi. İstanbul : 1999.
- Erkman, U. 1973.** *Mimaride etki ve görsel idrak ilişkileri.* İstanbul : İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, 1973. Doktora Tezi.
- Ersagdiç, Y. 1998.** *Kent Meydanlarının Rekreatyonel İlemleri Açısından İncelenmesi ve Bu İlemlerin Konak Meydanı Örneğinde İrdelenmesi.* Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, E.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü. İzmir : s.n., 1998. Yüksek Lisans Tezi.
- Eryılmaz, S. 1999.** *Kamu Kullanımlı Kentsel Açık Alanların Tarihsel Süreç İçerisinde Gösterdikleri Yapısal Değişimlerin İrdelenmesi-İstanbul Örneği.* Fen Bilimleri Enstitüsü, İ.T.Ü. . İstanbul : İ.T.Ü. , 1999. Yüksek Lisans Tezi.
- Evcil, A.Nilay. 2009.** *Kentiçi Ulaşım Üstyapı (Operasyon) Çalıştayı Yaya, Bisikletli Ve Fiziksel Dezavantajlı Grupların Erişim Ve Ergonomisi Alt Grubu İçin Hazırlanan Sonuç Raporuna Katkı.* İstanbul : İstanbul Büyükşehir Belediyesi.
- Evcil, A.N., 2009.** Wheelchair accessibility to public buildings in Istanbul. *Disability and Rehabilitation: Assistive Technology,;* March 2009, Cilt 4, 2, s. 76–85.
- Eyice, S., 1969.** *Galata ve Kulesi.* İstanbul : s.n., 1969.
- Fauole, P., 1995.** *Squares in Contemporary Architecture.* Amsterdam : Waanders Publishers Architectura & Natura Press, 1995.

- Fiziksel Engelliler Vakfı, Mimar Sinan Üniversitesi ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi. 2006.** “Fiziksel Çevrenin Engelli Gereksinimleri Doğrultusunda Uyumlandırılması Amaçlı Pilot Proje Mecidiyeköy–Taksim Alan Çalışması”. 2006.
- Francis, M. 1989.** *Public Places and Spaces “Control as a Dimension of Public Space Quality”*. [dü.] Ervin H. Zube, Irwin Altman. New York : Pelenum Press, 1989.
- . **1991.** *The Making of Democratic Street-Public Space for Public Use*,. s.l. : Anne Vernez, 1991.
- . **1987.** Urban Open Spaces, Advances in Environment, *Behaviour and Design*. 1987.
- Freund, P. 2001.** Bodies, Disability and Spaces: The Social Model and Disabling Spatial Organisations”. *Disability & Society*. 2001, Cilt 16, 5, s. 689-706.
- Ghorra-Gobin. 2001.** *Reinventer le sens de la ville; Les espaces publics a l'heure globale*. Paris : L'Harmattan, 2001.
- Giritlioğlu, C. 1991.** *Şehirselsel Mekan Öğeleri ve Tasarımı* . İstanbul. : İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, 1991. Cilt İTÜ Kütüphanesi.
- Gleeson, B. 1998.** No:1, New York : s.n., 1998, Journal of Urban Technology, Cilt Volume 5.
- Goldsmith, S. 1997.** *Designing for the disabled*. Bath, Great Britain : The New Paradigm, Architectural Press, 1997.
- Gökgür, Pelin. 2008.** *Kentsel Mekanda Kamusal Alanın Yeri*. İstanbul : Bağlam Yayıncılık.
- Gümüş, D., 2001.** *Kent İçi Toplu Taşımacılık Hizmetlerinde Özürlüler İçin Ulaşılabilirliğinin Sağlanması*. Ankara : Özürlüler İdaresi Başkanlığı. Özürlüler Uzmanlığı Tezi.
- Gümüş, D., 2009.** *Tasarımda Önemli Bir Kesim: Özürlüler* İngiltere, Japonya, Ve Türkiye’de Özürlülük Ve Erişilebilirlik*. s.347, Ankara : s.n., 2009, Mimarlık Dergisi, s. 36-40.
- Gümüş, D., 2009.** *Tasarımda Önemli Bir Kesim: Özürlüler İngiltere, Japonya, ve Türkiye’de Özürlülük ve Erişilebilirlik*. Ankara. 2009, 347, s. 36-40.
- Habermas. 1978.** *L'Espace Public*. Paris. : Payot, 1978.
- Hasol, D. 1993.** *Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü*. İstanbul : Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, 1993.
- Hertzberger, H. 1991.** *Functionality, flexibility, and polyvalence + Form and users: the space of form + Making space, leavingspace + Incentives + Form as an instrument* . Rotterdam: : Uitgeverij 010, 1991. s. 146-173.
- Hızlan, S.U. 1996.** Kent mekanlarının değerlendirilmesinde çevre faktörü. *Tasarım*. 1996, 60, s. 118-121.
- İBB Arşivi, GİS Müdürlüğü. 2009.** *İstanbul İli Dataları*. İstanbul : İBB-BİMTAŞ, 2009.
- İBB, Etüd ve Projeler Müdürlüğü. 2010.** *İstanbul Araç ve Yaya Yolları Kentsel Tasarım Rehberi* . İstanbul : s.n., 2010.
- İBB Arşivi, GİS. 2009.** *Ulaşım Analizi*. İstanbul : İBB-BİMTAŞ, 2009.
- İnceoğlu, M.. 2007.** *Kentsel Açık Mekânların Kalite Açısından Değerlendirmesine Yönelik Bir Yaklaşım: İstanbul Meydanlarının İncelenmesi*. Fen Bilimleri Mimarlık Ana Bilim Dalı Mimari Tasarım Programı, Yıldız Teknik Üniversitesi . İstanbul : Doktora Tezi.
- Kaplan, Hülagü. 2007.** Kentsel mekanların erişilebilirliği ve okunaklılığını sağlamada kentsel tasarımın bir bileşeni engelsiz tasarım. *Mimarlık Dergisi Dosya:Tasarım ve Özgürlük: Engelli İnsanlar Herkes İçin Tasarım*. 2007, 04.

- Kaplan.S&Kaplan.R. 1983.** *Cognition and environment: Functioning in an uncertain world.* New York : Praeger Publishers, 1983.
- Karaçorlu, Ahmet Tuncay. 2008.** Kent, Kamusal Alan ve Peyzaj Mimarlığının İşlevi. *Arkitera*. [Çevrimiçi] 2008. [Alıntı Tarihi: 15 Aralık 2010.]
<http://www.arkitera.com/g70-peyzaj-mimarligi.html?year=&aID=886>.
- Karaman, A. İşözen, E., 1987.** “Taksim ve Yakın Çevresi Tarihsel Gelişimi”. İstanbul : s.n., 1987. Taksim Meydanı Proje Yarışması Kitabı.
- Kavak, Müberra. 2009.** *Fransa Erişilebilirlik Gezisi Kişisel Fotoğraf Albümü.* İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Paris : 2009.
- Keates, S.,ClarksonP.J. 2003.** *Countering Design Exclusion Through Inclusive Design*”. s.l. : CUU, 2003. s. 69-76.
- Keleş, R. 1990.** *Genel Kavram ve Tanımlar, Kentleşme Politikaları.* Ankara : İmge Kitapevi.
- Koç, H., 2001.** *Erişilebilir-Engelsiz. Yerleşmeler Arayışında.* Planlama Dergisi/1-2, 2001, , s. 50-56.
- Kılınçaslan, İ. 2005.** Issues in The Renovation Of The Taksim Square. *İstanbul ABSTRACS, XXII World Congress of Architecture Cites: Grand Bazaar of Architecture, . UIA 2005, İstanbul.* 3-7 July 2005, s. p.179.
- . 2005. Issues in The Renovation Of The Taksim Square. *İstanbul ABSTRACS, XXII World Congress of Architecture Cites: Grand Bazaar of Architecture, . UIA 2005, İstanbul.* 3-7 July 2005, s. p.179.
- Kobal, G. 2005.** “Ortopedik Yetersizlikten Etkilenmiş Olan ve Sağlık Yetersizliği Olan Çocuklar ve Özel Eğitime Giriş. [dü.] Gündüz Eğitim ve Yayıncılık. ANKARA : Ayşegül Ataman, 2005. s. 362.
- Krier, R. 1979.** *Urban Space. Academy Editions.* London : s.n., 1979. s. 172.
- Kumtepe, H. 2001.** *Ankara İlinde Yaşayanların Engellilere Yönelik Tutumları, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi.* Ankara : Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Kuntay, Orhan. 1984.** *Yaya Mekanı.* Ankara : Ayıntaş Yayıncılık, 1984.
- Light, A.ve Jonathan M. Smith, Ed. 1998,** “Introduction: Geography, Philosophy and Public Space”, *Philosophy and Geography II: The Production of Public Space,* Rowman-Littlefield Publishers, Oxford, s.3.
- Lynch, K. 1984.** *Good City Form,*. Massachusetts : The M.I.T. Press., 1984. s. 514.
- . 1960. *The Image of the City.* Cambridge, Massachusetts : The M.I.T Press, 1960.
- MacDonald, W. J. 1986 .** *The Architecture of the Roman Empire. Yale University Press.* 1986 , vol: 2, s. s. 51.
- Madanipour, A. 1996.** *Design of Urban Space.* New York : Wiley, 1996.
- Morval, X. 1985.** *Çevresel Psikolojiye Giriş.* [çev.] N Bilgin. İzmir : Ege Üniversitesi Basımevi, 1985. s. 102.
- Moughtin, C. 1992.** *Urban Design: Street and Square.* Butterworth Architecture.
- Mutluer, S.Y. 1997.** *Tekerlekli Sandalye Kullanan Bedensel Özürlüler İçin Uygun Konut Tasarımı ve Çevre Düzenlemesi, Yüksek Lisans Tezi.* SELÇUK ÜNİVERSİTESİ . 1997.
- Nasar, J.L. 1994.** Urban design aesthetics. Environment and Behaviour. *Environment and Behaviour.* 1994, Cilt 26 , 3, s. 377-401.
- Oktay, D. 1999.** Kentsel Ortak Mekanların Niteliği ve Kent Yaşamındaki Rolü. *YAPI Dergisi.* 1999, 207.

- Öksüz, A. M. 2004.** *Kentsel Dış Mekanlar "Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı*. Trabzon : İber Matbaacılık, 2004. s. 332-364.
- Önür, S. 1992.** *Architectural experiences and experiments in the public space*. Orta Doğu Teknik Üniversitesi. 1992. s. 13, Doktora tezi.
- Özdeş, G. 1998.** *Türk Çarşıları*. Ankara : Tepe İnşaat Sanayi A.Ş., 1998.
- Özer, M.N., Ayten, M. A. 2005.** Kamusal Odak Olarak Kent Meydanları. *Şehir Plancıları Odası Yayını*. 2005, 3, s. 96-103.
- ÖZİDA. 1999.** *Fiziksel Çevrenin Düzenlenmesi*. Ankara : ÖZİDA, 1999. 1. Özürlüler Şurası Raporu.
- Özsoy, Ahsen. 1983.** *Gecekondu Biçimlenme Süreci ve Etkenlerinin Analizi..*. İstanbul : İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, 1983. s. 99, Doktora Tezi.
- Öztan, Y. 1998.** Kentler ve Meydanlar. *Maison Française Dergisi*. 1998, 33, s. 154-157.
- Öztürk, Dilek. 2010.** "Bir Toplumun Gelişmişlik Düzeyi Kaldırımlarının Yüksekliği ile Ters Orantılıdır". *arkitera*. [Çevrimiçi] 20 nisan 2010. [Alıntı Tarihi: 02 aralık 2010.] <http://www.arkitera.com/news.php?action=displayNewsItem&ID=52519>.
- Panerai P, Depaule J.C. 1999.** *Analyse Urbaine*. Paris : Editions Paranthèses, 1999.
- Paşaoğulları N, Doratı N. 2004.** *Measuring Accessibility and Utilization of Public Spaces in Famagusta*. 2004.
- Paşaoğulları, N ve Doratı, N. 2004.** *Measuring Accessibility and Utilization of Public Spaces in Famagusta*. 2004.
- Polat, E., 2002.** *Kentsel Yaya Mekanlarındaki Tüm Kullanıcılar İçin Karar Destekli Bir Tasarım Modeli Önerisi; Ankara Kent Merkezi Önerisi*. Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü , Doktora Tezi . Ankara : s.n., 2002.
- Polat, Erkan. 1998.** *Özürlüler İçin Tasarımda Erişilebilir ve Yaşanabilir Yaya Mekanları – Ankara Kızılay Yaya Bölgesinde Sakarya Caddesi Yaya Mekanı Örneklemesi*. Ankara : Gazi Üniversitesi, 1998. Yüksek Lisans Tezi.
- Rapoport, A. 1987.** *Human Aspects of Human Form*. s.l. : Pergamon Press, 1987.
- Relph, E. 1989.** *Modern Urban Landscape*. Baltimore : The John Hopkins University Press, 1989.
- Rubenstein, H.M. 1992.** *Pedestrian Malls, Streetscapes and Urban Spaces*. New York : John Wiley&Sons Inc, 1992.
- Sarı, Kamertap. 2008.** *Kentsel Dış Mekan Tasarımına Kullanıcı Merkezli Bir Yaklaşım*. Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalı, Süleyman Demirel Üniversitesi. Isparta : Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2008. Yüksek Lisans Tezi.
- Schulz, N.C. 1980.** *Towards a Phenomenology of Architecture*. New York : Rizzoli, 1980.
- Seçkin, Ö.B. 1998.** Peyzaj Uygulama Tekniği. *İ.Ü. Orman Fakültesi*. 1998, Yayın No: 4105.
- Sennett, R. 1996.** *Kamusal İnsanın Çöküşü*. İstanbul : Ayrıntı Yayınları, 1996.
- Selhan, Y., 2008.** VI.Üsküdar Sempozyumu İSTANBUL : s.n., 2008.. s. 541-554.
- Shirvani, H. 1985.** *The Urban Design Process*. New York : Van Nostrand Reinhold, 1985.
- Sitte, Camillo. 1965.** *City Planning According to Artistic Principles*. London : Collins, Phaidon Ed, 1965.
- Southworth, M. 1987.** *Theory and practice of contemporary urban design: A look at recent urban design plans*. University of California. California : Berkeley Press, 1987.

- Susmuş, Y. 1999.** *Kentsel Mekanda Estetik Değerler*. İstanbul : İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Peyzaj Planlama Programı, 1999. Yüksek Lisans Tez.
- Sürmen, Şükrü. 2010.** *Asfalt Düşmanlığının Sebebi Sorgulanıyor*. İstanbul : s.n., 2010.
- Şahin, E. 2006.** *Meydanların Kentsel Yaşama Katkısı Üzerine Bir İnceleme: Bursa Örneği*. Bursa : Uludağ Üniversitesi, 2006. s. 275, Yüksek Lisans Tezi.
- T.C. Başbakanlık Resmi Gazete. 1997.** *Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Hüakmünde Kararnameler*. Ankara : s.n., 1997. s. 1-16.
- T.D.K. 1979.** *Türk Dil Kurumu Yayınları Sözlüğü*. Ankara : Türk Dil Kurumu, 1979.
- Tartık, Mehmet. 2008.** *İngiltere Londra Kenti Kişisel Fotoğraf Albümü*. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Londra : 2008.
- Teziş, S. 1994.** *Şehir Merkezlerinde Yaya Alanları*. Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Kentsel Planlama Yüksek Lisans Programı, M.S.Ü. Fen Bilimleri Ens. İstanbul : s.n., 1994. Yüksek lisans tezi.
- TİPİ, B.Ç. 1998.** *Engelliler İçin Mimari Düzenlemeler*. İstanbul : s.n., 1998.
- Toka, C. 1978.** *İnsan-Araç Bağıntısında Ergonomik Tasarım İlkeleri*. s.l. : İ.D.G.S.A, 1978. s. 274.
- Toussaint&Zimmermann. 2001.** *user,observer,programmer et fabriquer l'espace public*. Lausanne : Presses Polytechniques Universitaires Romandes, 2001.
- TSE. 1991.** *ÖZÜRLÜLERİN İKAMET EDECEĞİ BİNALARIN DÜZENLENMESİ KURALLARI*. ANKARA : s.n., 1991.
- **1999.** *Şehir İçi Yollar-Özürlü ve Yaşlılar İçin Sokak, Cadde , Meydan ve Yollarda Yapısal Önlemler ve İşaretlemelerin Tasarım Kuralları*. Ankara : s.n., 1999. Türk Standardı. TS 12576.
- Türk Dil Kurumu. 1986.** *TÜRKÇE SÖZLÜK*. ANKARA : T.D.K., 1986. s. 689-892.
- Ulaşım A.Ş. 2010.** *Taksim MeydanıHafta içi ve Hafta Sonu Metro Durakları Yaya Sayımı*. İstanbul : s.n., 2010.
- Uttermann, R.K. 1984.** *Walking Speed, Accommodating The Pedestrians*. Washington : s.n., 1984. s. 29-30.
- Uzun, G. 1990.** *Kentsel Rekreasyon Alan Planlaması*. Adana : Çukurova Üniversitesi, 1990. Ziraat Fakültesi Ders Kitabı . 48.
- Uzun, İ. & Köklük, N. 2003** . *Osmanlı Kentinde Mekânın Kamusalılığı. Bursa Yapı ve Yaşam Kongresi*. 2003 .
- Uzun, İnci. 2006.** *Kamusal Açık Mekan: Kavram ve Tarihe Genel Bakış*. *Ege Mimarlık*. 2006, Cilt 4, 59.
- Ünügür, Mete. 1989.** *Bina Tasarımının Temel İlkeleri*. İstanbul : İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi, 1989. s. 77.
- Üsküdar Meydanı ve Engelliler İçin Erişilebilirlik*. **EVCİL, A. NİLAY, USAL, Vardar, Ali. 1990.** *Meydansız Kentler*. 1990, 3-4, s. 30-42.
- Victoria Ulaşım Politikaları Enstitüsü. 2003.** "Ulaştırmanın Ölçülmesi: Trafik, Mobilite ve Erişilebilirlik". *Viktoria* : s.n., 2003.
- W.L.ABED. 1994.** *PRACTICING UNIVERSAL DESIGN*. NEW YORK : An Interpretation of the ADA , 1994.
- Weber, Max. 2000.** *Modern Kentin Oluşumu*. İstanbul : Bakış Kitaplığı, 2000.
- Whittington, Mark R. 2010.** *An Historic Guide to Venice*. *Pequot Lakes School*. [Çevrimiçi] 2010. [Alıntı Tarihi: 18 Ekim 2010.] Venedikpequotlakes.k12.mn.us Erişim Tarihi:(18.10.2010).

Whyte, W.H. 1980. *The social life of small urban spaces.* Washington : Washington D.C. Conservation Foundation., 1980.

Yıldız, Aybike. 2007. *Tarihsel Birikime Sahip Kentsel Açık Alanların Dinamizmi - İstanbul Kent Örneği; Beyazıt Meydanı, Sultanahmet Meydanı ve Taksim Meydanı.* Fen Bilimleri Enstitüsü. İstanbul : s.n., 2007. Yüksek Lisans Tezi .

Yürekli, F. 1977. *Çevre görsel değerlendirmesine ilişkin bir yöntem araştırması.* İstanbul : İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü., 1977. Doktora Tezi.

Zukin, S. 1995. *The Cultures of Cities.* Cambridge, Massachusetts : Blackwell Publishers Inc. Oxford, 1995.

ELEKTRONİK KAYNAKÇALAR

- Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu.** Özürlüler için Erişilebilirlik – Bir Engelsiz Çevre Tasarım Kılavuzu. <http://www.un.org/esa/socdev/enable/designm/index.html>.
Özürlüler için Erişilebilirlik **2006.** – Bir Engelsiz Çevre Tasarım Kılavuzu. [Çevrimiçi] 2006. [Alıntı Tarihi: 25 Mayıs 2010.]
<http://www.un.org/esa/socdev/enable/designm/index.html>.
- e-architect.** **2008.** Old Market Square, Nottingham, England. [Çevrimiçi] 16 Şubat 2008. <http://www.e-architect.co.uk/images/jpgs/england>.
- European Commission.** **2003.** ACCESSIBLE FOR ALL. www.ozida.gov.tr. [Çevrimiçi] 2003. [Alıntı Tarihi: 25 Kasım 2010.] Avrupa Komisyonu tarafından oluşturulan Uzmanlar Grubu Raporu.
<http://www.ozida.gov.tr/raporlar/uluslararası/ab/ABdokumanlar/europaaccessibleforall.pdf>.
- OZIDA.** **2003.** ACCESSIBLE FOR ALL. www.ozida.gov.tr. [Çevrimiçi] 2003. [Alıntı Tarihi: 25 Kasım 2010.] Avrupa Komisyonu tarafından oluşturulan Uzmanlar Grubu Raporu.
<http://www.ozida.gov.tr/raporlar/uluslararası/ab/ABdokumanlar/europaaccessibleforall.pdf>.
- Herkes için Erişilebilir İstanbul 2009.** ERİŞİLEBİLİR ÇEVRELER ÖZÜRLÜLER YAŞLILAR.. [Çevrimiçi] 2009. [Alıntı Tarihi: 25 Kasım 2010.]
<http://www.erisilebiliristanbul.org/BilgiBankasi/Sayfalar/Anasayfa.aspx>.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi/ Şehir Rehberi.** İstanbul Büyükşehir Belediyesi/ Şehir Rehberi. [Çevrimiçi] [Alıntı Tarihi: 24 12 2010.]
<http://sehirrehberi.ibb.gov.tr/map.aspx>.
- Karaçorlu, Ahmet Tuncay.** **2008.** Kent, Kamusal Alan ve Peyzaj Mimarlığının İşlevi. *Arkitera*. [Çevrimiçi] 2008. [Alıntı Tarihi: 15 Aralık 2010.]
<http://www.arkitera.com/g70-peyzaj-mimarligi.html?year=&aID=886>.
- Pioneer Courthouse Square.** **1984.** pioneer courthouse square. www.pioneerCourthousesquare.org. [Çevrimiçi] 1984. [Alıntı Tarihi: 11 10 2010.]
<http://www.pioneerCourthousesquare.org/pdf>.
- (PPS), Project for Public Spaces.** **2010.** Pioneer Courthouse Square. [Çevrimiçi] 2010. [Alıntı Tarihi: 12 12 2010.]
http://www.pps.org/great_public_spaces/one?public_place_id=19.
- West8.** **2009.** public space projects schouwburgplein. *West8*. [Çevrimiçi] 2009.
http://www.west8.nl/projects/public_space/schouwburgplein.
- West8, Arthitecture, Urban Design and Landscape.** **1991-1996.** west8. *West8 Urban Design and Landscape Arthitecture*. [Çevrimiçi] 1991-1996. [Alıntı Tarihi: 20 12 2010.] http://www.west8.nl/projects/public_space/schouwburgplein/.
http://www.west8.nl/projects/public_space/schouwburgplein/.
- Yurtışı Gezi.** **2010.** www.yurtdışıgezi.com. [Çevrimiçi] 2010. [Alıntı Tarihi: 20 12 2010.] www.yurtdışıgezi.com/NewYork.aspx.

EKLER

EKLER 1.**Tablo E.1.:** Ek 1:Asker Ocağı Caddesi İçindeki Tüm Aks ve Alanlardaki Fiziksel Çevre Problemlerinin Dökümü

ASKER OCAĞI CADDESİ, MEVCUT DURUM VE SORUN TABLOSU							
FİZİKSEL ÇEVRE PROBLEMLERİ	ÖLÇÜ	MEVCUT	SORUN	SORUN/MEVCUT (yüzde)	MEVCUT (TOPLAM)	SORUNLAR (TOPLAM)	SORUN/MEVCUT (yüzde)
YÜZEYE BAĞLI PROBLEMLER							
Yanlış Malzeme Seçimi	Alan(m ²)	1327	137	10	1327	237	18
Malzeme Tahribatı	Alan(m ²)	1327	100	8			
Altyapı Tadilatı	Alan(m ²)	0	0	0			
Kaldırım Kenarı	Uzunluk(m)	438	118	0	438	118	27
YAYA TRAFİK İLİŞKİSİ							
Rampa Eksikliği	Alan(m ²)	1327	21	2	1327	81	6
Yetersiz Yol Genişliği	Alan(m ²)	1327	60	5			
Yaya Alanı İşgali	Alan(m ²)	0	0	0			
Trafik Işıkları	Sayı	7	2	29	21	13	62
Standartlara Uygun Olmayan Rampa	Sayı	7	4	57			
Yönlendirici Eleman Eksikliği	Sayı	7	7	100			
Erişimsiz Metro Girişi	Sayı	0	0	0			
Tretuar Yaya Yolu Eksikliği	Uzunluk(m)	438	23	5	438	153	35
Yaya Geçiş Engeli	Uzunluk(m)	438	130	30			
KENT DONATILARI							
Aydınlatma Araçları	Sayı	20	10	50	28	14	50
Elektrik Direkleri	Sayı	0	0	0			
Doğalgaz Kutuları	Sayı	1	0	0			
Yangın Muslukları	Sayı	0	0	0			
Rögar Mazgal	Sayı	5	2	40			

Otobüs Durakları	Sayı	0	0	0			
Tramvay Durakları	Sayı	0	0	0			
Telefon Kulubeleri	Sayı	0	0	0			
Büfeler	Sayı	0	0	0			
Çöp ve Geri Dönüşüm Kutuları	Sayı	1	1	100			
Oturma Bankları	Sayı	0	0	0			
Bankamatik	Sayı	1	1	100			
Akbil Gişeleri	Sayı	0	0	0			
DOĞAL ENGELLER							
Ağaç ve Çalılık	Sayı	20	10	50	20	10	50
Topoğrafya	Alan(m ²)	0	0	0	0	0	0
DİĞER ENGELLER							
Bayrak Direği	Sayı	3	1	33			
Bina Girişleri	Sayı	5	3	60			
Baba ve Mantarlar	Sayı	108	108	100			
Çiçeklik	Sayı	23	20	87	145	138	95
Reklam Panoları	Sayı	0	0	0			
Bariyerler	Sayı	6	6	100			
Seyyar Satıcı	Sayı	0	0	0			
Yağmur Olukları	Uzunluk(m)	200	200	100	200	200	100
İnşaat	Alan(m ²)	0	0	0	0	0	0

Tablo E.2.: Taksim Meydani İçindeki Tüm Aks ve Alanlardaki Fiziksel Çevre Problemlerinin Dökümü

TAKSİM MEYDANI MEVCUT DURUM VE SORUN TABLOSU							
FİZİKSEL ÇEVRE PROBLEMLERİ	ÖLÇÜ	MEVCUT	SORUN	SORUN/MEVCUT(yüzde)	MEVCUT	SORUNLAR	SORUN/MEVCUT(yüzde)
YÜZEYE BAĞLI PROBLEMLER							
Yanlış Malzeme Seçimi	Alan(m ²)	16386	5792	35.347	16386	5843	36
Malzeme Tahribatı	Alan(m ²)	16386	51	0.311			
Altyapı Tadilatı	Alan(m ²)	0	0	0.000			
Kaldırım Kenarı	Uzunluk(m)	0	0	0.000	0	0	0
YAYA TRAFİK İLİŞKİSİ							
Rampa Eksikliği	Alan(m ²)	16386	12	0.073	16386	743	5
Yetersiz Yol Genişliği	Alan(m ²)	16386	231	1.410			
Yaya Alanı İşgali	Alan(m ²)	16386	500	3.051			
Trafik Işıkları	Sayı	7	5	71.429	18	16	89
Standartlara Uygun Olmayan Rampa	Sayı	6	5	83.333			
Yönlendirici Eleman Eksikliği	Sayı	2	4	200.000			
Erişimsiz Metro Girişi	Sayı	3	2	66.667			
Tretuar Yaya Yolu Eksikliği	Uzunluk(m)	0	0	0.000	3849	72	0
Yaya Geçişi Engeli	Uzunluk(m)	3849	72	1.871			
KENT DONATILARI							
Aydınlatma Araçları	Sayı	25	7	28.000	112	48	43
Elektrik Direkleri	Sayı	11	11	100.000			
Doğalgaz Kutuları	Sayı	7	5	71.429			
Yangın Muslukları	Sayı	0	0	0.000			
Rögar Mazgal	Sayı	30	3	10.000			
Otobüs Durakları	Sayı	7	7	100.000			
Tramvay Durakları	Sayı	1	1	100.000			
Telefon Kulubeleri	Sayı	15	3	20.000			

Büfeler	Sayı	2	2	100.000			
Çöp ve Geri Dönüşüm Kutuları	Sayı	8	6	75.000			
Oturma Bankları	Sayı	0	0	0.000			
Bankamatik	Sayı	4	2	50.000			
Akbil Gişeleri	Sayı	2	1	50.000			
DOĞAL ENGELLER							
Ağaç ve Çalılık	Sayı	55	5	9.091	55	5	9
Topoğrafya	Alan(m ²)	0	0	0.000	0	0	0
DİĞER ENGELLER							
Bayrak Direği	Sayı	2	2	100.000	193	134	69.430051 81
Bina Girişleri	Sayı	0	0	0.000			
Baba ve Mantarlar	Sayı	176	120	68.182			
Çiçeklik	Sayı	0	0	0.000			
Reklam Panoları	Sayı	11	8	72.727			
Bariyerler	Sayı	0	0	0.000			
Seyyar Satıcılar	Sayı	4	4	100.000			
Yağmur Olukları	Uzunluk(m)	0	0	0.000	0	0	0
İnşaat	Alan(m ²)	0	0	0.000	0	0	0

Tablo E.3.: Cumhuriyet Caddesi, İçindeki Tüm Aks ve Alanlardaki Fiziksel Çevre Problemlerinin Dökümü

CUMHURİYET CADDESİ, MEVCUT DURUM VE SORUN TABLOSU							
FİZİKSEL ÇEVRE PROBLEMLERİ	ÖLÇÜ	MEVCUT	SORUN	SORUN/MEVCUT(yüzde)	MEVCUT	SORUNLAR	SORUN/MEVCUT(yüzde)
YÜZEYE BAĞLI PROBLEMLER							
Yanlış Malzeme Seçimi	Alan(m ²)	3084	43	1.394	3084	43	1
Malzeme Tahribatı	Alan(m ²)	0	0	0.000			
Altyapı Tadilatı	Alan(m ²)	0	0	0.000			
Kaldırım Kenarı	Uzunluk(m)	0	0	0.000	0	0	0
YAYA TRAFİK İLİŞKİSİ							
Rampa Eksikliği	Alan(m ²)	3084	6	0.195	3084	77	2
Yetersiz Yol Genişliği	Alan(m ²)	0	0	0.000			
Yaya Alanı İşgali	Alan(m ²)	3084	71	2.302			
Trafik Işıkları	Sayı	3	2	66.667	12	6	50
Standartlara Uygun Olmayan Rampa	Sayı	6	3	50.000			
Yönlendirici Eleman Eksikliği	Sayı	0	0	0.000			
Erişimsiz Metro Girişi	Sayı	2	1	50.000			
Tretuar Yaya Yolu Eksikliği	Uzunluk(m)	0	0	0.000	0	0	0
Yaya Geçişi Engeli	Uzunluk(m)		10	1.199			
KENT DONATILARI							
Aydınlatma Araçları	Sayı	27	6	22.222	73	25	34
Elektrik Direkleri	Sayı	1	1	100.000			
Doğalgaz Kutuları	Sayı	3	3	100.000			
Yangın Muslukları	Sayı	0	0	0.000			
Rögar Mazgal	Sayı	24	4	16.667			
Otobüs Durakları	Sayı	6	2	33.333			
Tramvay Durakları	Sayı	0	0	0.000			
Telefon Kulubeleri	Sayı	0	0	0.000			

Büfeler	Sayı	5	5	100.000			
Çöp ve Geri Dönüşüm Kutuları	Sayı	5	2	40.000			
Oturma Bankları	Sayı	0	0	0.000			
Bankamatik	Sayı	0	0	0.000			
Akbil Gişeleri	Sayı	2	2	100.000			
DOĞAL ENGELLER							
Ağaç ve Çalılık	Sayı	24	12	50.000	24	12	50
Topoğrafya	Alan(m ²)	0	0	0.000	0	0	0
DİĞER ENGELLER							
Bayrak Direği	Sayı	0	0	0.000	406	308	75.86206 897
Bina Girişleri	Sayı	27	22	81.481			
Baba ve Mantarlar	Sayı	350	262	74.857			
Çiçeklik	Sayı	8	8	100.000			
Reklam Panoları	Sayı	10	5	50.000			
Bariyerler	Sayı	0	0	0.000			
Seyyar Satıcılar	Sayı	11	11	100.000			
Yağmur Olukları	Uzunluk(m)	834	410	49.161	834	410	49
İnşaat	Alan(m ²)	0	0	0.000	0	0	0

Tablo E.4.: Mete Caddesi İçindeki Tüm Aks ve Alanlardaki Fiziksel Çevre Problemlerinin Dökümü

METE CADDESİ MEVCUT DURUM VE SORUN TABLOSU							
FİZİKSEL ÇEVRE PROBLEMLERİ	ÖLÇÜ	MEVCUT	SORUN	SORUN/MEVCUT(yüzde)	MEVCUT	SORUNLAR	SORUN/MEVCUT(yüzde)
YÜZEYE BAĞLI PROBLEMLER							
Yanlış Malzeme Seçimi	Alan(m ²)	0	0	0	3144	3.6	0.11
Malzeme Tahribatı	Alan(m ²)	3144	3.6	0.11			
Altyapı Tadilatı	Alan(m ²)	0	0	0			
Kaldırım Kenarı	Uzunluk(m)	706	650	92	706	650	92
YAYA TRAFİK İLİŞKİSİ							
Rampa Eksikliği	Alan(m ²)	3144	72	2	3144	508	16
Yetersiz Yol Genişliği	Alan(m ²)	3144	336	11			
Yaya Alanı İşgali	Alan(m ²)	3144	100	3			
Trafik Işıkları	Sayı	3	3	100	6	18	300
Standartlara Uygun Olmayan Rampa	Sayı	3	2	67			
Yönlendirici Eleman Eksikliği	Sayı	0	13	0			
Erişimsiz Metro Girişi	Sayı	0	0	0			
Tretuar Yaya Yolu Eksikliği	Uzunluk(m)	706	24	3	706	60	8
Yaya Geçişi Engeli	Uzunluk(m)	706	36	5			
KENT DONATILARI							
Aydınlatma Araçları	Sayı	21	10	48	64	19	30
Elektrik Direkleri	Sayı	0	0	0			
Doğalgaz Kutuları	Sayı	3	1	33			
Yangın Muslukları	Sayı	0	0	0			
Rögar Mazgal	Sayı	33	1	3			
Otobüs Durakları	Sayı	0	0	0			
Tramvay Durakları	Sayı	0	0	0			
Telefon Kulubeleri	Sayı	2	2	100			
Büfeler	Sayı	1	1	100			

Çöp ve Geri Dönüşüm Kutuları	Sayı	2	2	100			
Oturma Bankları	Sayı	0	0	0			
Bankamatik	Sayı	0	0	0			
Akbil Gişeleri	Sayı	2	2	100			
DOĞAL ENGELLER							
Ağaç ve Çalılık	Sayı	38	13	34	38	13	34
Topoğrafya	Alan(m ²)	0	0	0	0	0	0
DİĞER ENGELLER							
Bayrak Direği	Sayı	50	50	100	453	295	65.1
Bina Girişleri	Sayı	17	17	100			
Baba ve Mantarlar	Sayı	353	200	57			
Çiçeklik	Sayı	10	5	50			
Reklam Panoları	Sayı	20	20	100			
Bariyerler	Sayı	0	0	0			
Seyyar Satıcılar	Sayı	3	3	100			
Yağmur Olukları	Uzunluk(m)	706	224	32	706	224	32
İnşaat	Alan(m ²)	0	0	0	0	0	0

ÖZGEÇMİŞ

- Adı Soyadı** : Ayça YALÇIN
- Sürekli Adresi** : Ümit Caddesi Ferhat Sokak No:17 Daire 6 Soğanlı Bahçelievler
İstanbul
- Doğum Yeri ve Yılı** : Ankara 1981
- Yabancı Dili** : İngilizce
- İlk Öğretim** : Gülhane İlköğretim Okulu, 1993
- Orta Öğretim** : Mehmet Akif Ortaokulu, 1996, Ankara Lisesi, 2000
- Lisans** : Gazi Üniversitesi /Şehir ve Bölge Planlama Bölümü 2006
- Çalışma Hayatı** :
- | | | |
|---------------------------|---|---|
| 16/08/2007 –halen | - | İBB Kentsel Dönüşüm Müdürlüğü |
| .../03/2007 - .../07/2007 | | CENKA Mimarlık Şehircilik Harita İnşaat ve Tic.
Ltd. Şti |
| .../01/2006 - .../02/2007 | - | Ilçag Mühendislik Müteahhitlik ve Tic.Ltd Şti |