

**T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**KAMUSAL MEKAN VE ERİŞİLEBİLİRLİK
KAVRAMLARI KAPSAMINDA BURSA TARİHİ
HANLAR BÖLGESİNİN İRDELENMESİ**

Yüksek Lisans Tezi

BEYZA YILDIZ

İSTANBUL, 2016

**T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ YÜKSEK
LİSANS PROGRAMI**

**KAMUSAL MEKAN VE ERİŞİLEBİLİRLİK
KAVRAMLARI KAPSAMINDA BURSA TARİHİ
HANLAR BÖLGESİNİN İRDELENMESİ**

Yüksek Lisans Tezi

BEYZA YILDIZ

Tez Danışmanı: Yrd. Doç Dr. NİLGÜN CAMKESEN

İSTANBUL, 2016

T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ YÜKSEK LİSANS
PROGRAMI

TezinAdı: Kamusal mekan ve erişilebilirlik kavramları kapsamında Bursa Tarihi Hanlar Bölgesinin irdelenmesi

Öğrencinin Adı Soyadı: Beyza YILDIZ

Tez Savunma Tarihi:12.01.2016

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğu Fen Bilimleri Enstitüsü tarafından onaylanmıştır.

.....
Doç. Dr. Nafiz ARICA
Enstitü Müdürü

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğunu onaylarım.

.....
Yrd. Doç. Dr. Aybike ÖNGEL
Program Koordinatörü

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

Jüri Üyeleri

İmzalar

Tez Danışmanı

Yrd. Doç. Dr. Nilgün CAMKESEN

.....

Üye

Doç. Dr. Sırma TURGUT

.....

Üye

Yrd. Doç. Dr. Aybike ÖNGEL

.....

ÖNSÖZ

Bu çalışmam sırasında bana yol gösteren ve doğru adımları atmamı sağlayan değerli hocam Yrd. Doç. Dr. Nilgün Camkesen'e, hayatımın her aşamasında yanımda oldukları gibi bu süreçte beni yalnız bırakmayan biricik annem Müşerref YILDIZ ve canım babam Muzaffer YILDIZ 'a, her zaman beni motive eden canımın içi kardeşim Sena YILDIZ 'a, tez çalışmalarımda ve hayatımda en büyük destekçim hayat arkadaşım , biricik eşim Oğuzcan TUNCA 'ya çok teşekkür ediyorum.

İstanbul, 2016

Beyza YILDIZ



ÖZET

KAMUSAL MEKAN VE ERİŞİLEBİLİRLİK KAVRAMLARI KAPSAMINDA BURSA TARİHİ HANLAR BÖLGESİNİN İRDELENMESİ

Yıldız, Beyza

KENTSEL SİSTEMLER ULAŞTIRMA YÖNETİMİ

Tez Danışmanı: Yrd.Doç Dr.Nilgün CAMKESEN

Ocak , 2016, Sayfa 82

Bu çalışmada, kentsel kamusal alanlarda hür tür kullanıcının erişilebilirliği incelenmiştir. Kentteki tüm kullanıcıların kent içindeki erişim ihtiyaçları, kamusal mekana erişim zorlukları yaşam zorlukları ve standartları vurgulanmıştır.

Kamusal alanlarda, erişilebilirlik problemlerini tespit etmek, fiziksel çevrenin niteliğini iyileştirmek ve engelsiz çevreler tasarlamak gerekmektedir. Ayrıca herbir bireyin birer engelli adayı olduğu düşünülerek, kamusal alanlarda tüm kullanıcı gereksinimleri göz önüne bulundurarak evrensel standartlar doğrultusunda erişilebilirliğin sağlanması gerekmektedir.

Kamusal alandaki erişilebilirlik gereksinimleri incelenmiş ve kentteki tüm kullanıcıların erişilebilirlikle ilgili karşılaştıkları problem tespitleri “Bursa Tarihi Hanlar Bölgesi” özelinde gerçekleştirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Kamusal Alan, Erişilebilirlik.

ABSTRACT

RESEARCH OF BURSA HISTORICAL COVERED BAZAAR AND HAN'S DISTRICT WITHIN THE SCOPE OF PUBLIC SPHERE AND ACCESSIBILITY CONCEPTS

Yıldız, Beyza

URBAN SYSTEMS AND TRANSPORTATION MANAGEMENT

Supervisor: Ass.Prof .Dr.Nilgün CAMKESEN

January, 2016, 82 Pages

In this study, accessibility for each user types observed in urban public spheres. Accesibility needs of all users in city and their diffuculties to reach of public spheres, living diffuculties and standarts were emphasized.

Identifying of accesibility problems in public spheres, improving the property of physical environment and accessible environments must be designed.

Addition to this, while thinking all people as disabled cadidate and in considaration of all users requirements in public spheres, accesibility must provide in accordance with international standarts.

The accesibility requirements in public spheres were investigated and the problem establishments of all users in city related with accesibility were reseached in the specialty of Bursa Historical Covered Bazaar and Han's District.

Keywords: Public Sphere, Accessibility

İÇİNDEKİLER

TABLolar	vii
ŞEKİLLER	viii
KISALTMALAR	xii
1. GİRİŞ	1
1.1 TEZİN AMACI	1
1.2 TEZİN KAPSAMI	1
1.3 ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ	3
2. KAMUSAL ALAN KAVRAMI	4
2.1 KAMUSAL ALAN TANIMI	4
2.2 KAMUSAL ALANIN TARİHSEL GELİŞİMİ	5
2.3 KAMUSAL ALANIN TEMEL NİTELİKLERİ	8
2.4 KULLANIM VE İŞLEVLERİNE GÖRE KAMUSAL ALAN TÜRLERİ	9
2.5 KAMUSAL AÇIK ALANLARDA DİKKAT EDİLMESİ GEREKEN FİZİKSE ÇEVRE KRİTERLERİ	10
3. KULLANICI (İNSAN) MERKEZLİ YAKLAŞIM	11
3.1 İNSAN ÇEŞİTLİLİĞİ	11
3.1.1 Yaşam Döngüsü İçerisinde İnan Çeşitliliği	11
3.1.2 Boyutsal, Algısal, İdrak ve Hareketle İlgili Çeşitlilik	12
3.1.3 Türkiye 'deki Demografik Çeşitlilik	14
3.2 ÖZÜRLÜLÜĞÜN TÜRLERİ VE GRUPLANDIRILMASI	15
3.3 KULLANICI GEREKSİNİMLERİ	17
3.3.1 Fiziksel İhtiyaçlar	18
3.3.2 Psiko-Sosyal İhtiyaçlar	19
4. ERİŞİLEBİLİRLİK KAVRAMI	20
4.1 ERİŞİLEBİLİRLİK TANIMI	20
4.2 KULLANICI TÜRÜNE GÖRE ERİŞİLEBİLİRLİK İHTİYAÇLARI	21
4.3 ÖZÜRLÜLER İÇİN KAMUSAL ALANLARIN ERİŞİLEBİLİRLİĞİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER	22
4.4 KAMUSAL ALANLARDA TÜM KULLANICILARIN ERİŞİLEBİLİRLİKLE İLGİLİ KARŞILAŞILAN PROBLEMLER	23
4.4.1 Yüzey Problemleri	24

4.4.2 Yaya-Trafik ilişkisi Problemleri	24
4.4.3 Kent Mobilyaları ve Diğer Donatıların Oluşturduğu Problemler	25
4.4.3.1 Altyapı Donatıları	25
4.4.3.2 Servis Donatıları	25
4.4.3.3 Diğer Donatıların Oluşturduğu Problemler	26
4.4.4 Doğal Engellerin Oluşturduğu Problemler	26
4.5 ERİŞİLEBİLİRLİKLE STANDARTLAR	26
4.5.1 Yüzeğe Bağlı Standartlar	27
4.5.1.1 Kılavuz Şeritler	28
4.5.2 Yaya Trafik İlişkisine Bağlı Standartlar	29
4.5.2.1 Yaya Yolu Genişliği	30
4.5.2.2 Rampalar	31
5. ÇALIŞMA ALANI: BURSA HANLAR BÖLGESİ VE ÇEVRESİ	33
5.1. ÇALIŞMA ALANININ KONUMU	33
5.2. ÇALIŞMA ALANININ TARİHÇESİ	35
5.3. ÇALIŞMA ALANININ FİZİKSEL VE İŞLEVSEL YAPISI	39
5.4. HANLAR BÖLGESİNE ULAŞILABİLİRLİK	41
6. BURSA TARİHİ HANLAR BÖLGESİ VE ÇEVRESİNİN TÜM KULLANICILARIN ERİŞİLEBİLİRLİK GEREKSİNİMLERİ DOĞRULTUSUNDA İRDELENMESİ	44
6.1. YÜZEĞE BAĞLI PROBLEM TESPİTLERİ	46
6.2. YAYA TRAFİK İLİŞKİSİNE BAĞLI PROBLEM TESPİTLERİ	51
6.3. KENT DONATILARINA BAĞLI PROBLEMLERİN TESPİTİ	66
6.4. DOĞAL ENGELLERE BAĞLI PROBLEMLERİN TESPİTİ	69
6.5. DİĞER ENGELLERE BAĞLI PROBLEMLERİN TESPİTİ	71
7. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	77
KAYNAKÇA.....	79

TABLÖLAR

Tablo 3.1: Türkiyedeki Özürlü Grupların Nüfusu	14
Tablo 4.1: Rampa Eğimleri	31



ŞEKİLLER

Şekil 2.1: Yunan dönemi agorası	5
Şekil 2.2: San Marco meydanında (Piazza San Marco)	7
Şekil 2.3: Times Meydanı New Tork, ABD	8
Şekil 3.1: Antropometrik tablo	13
Şekil 3.2: Hareketsel antropometrik Tablo	14
Şekil 4.1: Yol yüzeyleri kılavuz şeritler	28
Şekil 4.2: Yol yüzeyindeki kılavuz şeritlerin yüzey açısı	29
Şekil 4.3: Yaya yolu genişliği	30
Şekil 4.4: Kaldırım kenar taşı rampa çeşitleri	32
Şekil 4.5: Yaya geçidinde rampa detayı	32
Şekil 4.6: Yaya yolunda rampa detayı	32
Şekil 5.1: Bursa İli.....	33
Şekil 5.2: Bursa İli İlçeleri.....	34
Şekil 5.3: Bursa tarihi hanlar bölgesi uydu görüntüsü.....	34
Şekil 5.4: Bursa minyatürü.....	35
Şekil 5.5: Çeşitli tüccar ve zanaatkâr grupları.....	36
Şekil 5.6: Tarihi çarşı ve hanlar bölgesi'nde farklı dönemlerde yapılmış olan yapıları gösteren harita.....	38
Şekil 5.7: Hanlar Bölgesi tarihi yapıları.....	39
Şekil 5.8: Hanlar Bölgesi arazi kullanım durumu paftası.....	40
Şekil 5.9: Hanlar Bölgesi mülkiyet durumu paftası.....	41
Şekil 5.10: Güzelyalı feribot iskelesi-terminal toplu taşıma güzergahları.....	42
Şekil 5.11: Karayolu güzergahları.....	43
Şekil 6.1: Erişilebilirlikle ilgili karşılaşılan problemler.....	45
Şekil 6.2: Yanlış malzeme seçimi kaynaklı problem örneği.....	46
Şekil 6.3: Yanlış malzeme seçimi kaynaklı problem örneği.....	47
Şekil 6.4: Yanlış malzeme seçimi kaynaklı problem örneği.....	47
Şekil 6.5: Zemin malzemesi tahribatı kaynaklı problem örneği.....	48
Şekil 6.6: Zemin malzemesi tahribatı kaynaklı problem örneği.....	48
Şekil 6.7: Zemin malzemesi tahribatı kaynaklı problem örneği.....	48

Şekil 6.8: Zemin malzemesi tahribatı kaynaklı problem örneği.....	49
Şekil 6.9: Zemin malzemesi tahribatı kaynaklı problem örneği.....	49
Şekil 6.10: Zemin malzemesi tahribatı kaynaklı problem örneği.....	49
Şekil 6.11: Kaldırım kenarları kaynaklı problem örneği.....	50
Şekil 6.12: Kaldırım kenarları kaynaklı problem örneği.....	50
Şekil 6.13: Rampa eksikliği kaynaklı problem örneği.....	51
Şekil 6.14: Rampa eksikliği kaynaklı problem örneği.....	52
Şekil 6.15: Rampa eksikliği kaynaklı problem örneği.....	52
Şekil 6.16: Rampa eksikliği kaynaklı problem örneği.....	52
Şekil 6.17: Rampa eksikliği kaynaklı problem örneği.....	53
Şekil 6.18: Rampa eksikliği kaynaklı problem örneği.....	53
Şekil 6.19: Rampa eksikliği kaynaklı problem örneği.....	53
Şekil 6.20: Yanlış rampa uygulamaları kaynaklı problem örneği.....	54
Şekil 6.21: Yanlış rampa uygulamaları kaynaklı problem örneği.....	54
Şekil 6.22: Yanlış rampa uygulamaları kaynaklı problem örneği.....	55
Şekil 6.23: Yanlış rampa uygulamaları kaynaklı problem örneği.....	55
Şekil 6.24: Yanlış rampa uygulamaları kaynaklı problem örneği.....	55
Şekil 6.25: Yanlış rampa uygulamaları kaynaklı problem örneği.....	56
Şekil 6.26: Yetersiz yol genişliği kaynaklı problem örneği.....	56
Şekil 6.27: Yetersiz yol genişliği kaynaklı problem örneği.....	57
Şekil 6.28: Yetersiz yol genişliği kaynaklı problem örneği.....	57
Şekil 6.29: Yaya alanları işgali kaynaklı problem örneği.....	58
Şekil 6.30: Yaya alanları işgali kaynaklı problem örneği.....	58
Şekil 6.31: Yaya alanları işgali kaynaklı problem örneği.....	58
Şekil 6.32: Yaya alanları işgali kaynaklı problem örneği.....	59
Şekil 6.33: Yaya alanları işgali kaynaklı problem örneği.....	59
Şekil 6.34: Yaya alanları işgali kaynaklı problem örneği.....	59
Şekil 6.35: Yaya alanları işgali kaynaklı problem örneği.....	60
Şekil 6.36: Yaya alanları işgali kaynaklı problem örneği.....	60
Şekil 6.37: Yaya alanları işgali kaynaklı problem örneği.....	60
Şekil 6.38: Yaya alanları işgali kaynaklı problem örneği.....	61
Şekil 6.39: Yaya alanları işgali kaynaklı problem örneği.....	61

Şekil 6.40: Yaya alanları işgali kaynaklı problem örneği.....	61
Şekil 6.41: Yönlendirici eleman eksikliğinden kaynaklı problem örneği.....	62
Şekil 6.42: Yönlendirici eleman eksikliğinden kaynaklı problem örneği.....	62
Şekil 6.43: Yönlendirici eleman eksikliğinden kaynaklı problem örneği.....	63
Şekil 6.44: Yönlendirici eleman eksikliğinden kaynaklı problem örneği.....	63
Şekil 6.45: Yönlendirici eleman eksikliğinden kaynaklı problem örneği.....	63
Şekil 6.46: Erişimsiz giriş ve çıkışlardan kaynaklı problem örneği.....	64
Şekil 6.47: Erişimsiz giriş ve çıkışlardan kaynaklı problem örneği.....	64
Şekil 6.48: Erişimsiz giriş ve çıkışlardan kaynaklı problem örneği.....	65
Şekil 6.49: Erişimsiz giriş ve çıkışlardan kaynaklı problem örneği.....	65
Şekil 6.50: Erişimsiz giriş ve çıkışlardan kaynaklı problem örneği.....	65
Şekil 6.51: Kent donatıları kaynaklı problem örneği.....	66
Şekil 6.52: Kent donatıları kaynaklı problem örneği.....	66
Şekil 6.53: Kent donatıları kaynaklı problem örneği.....	67
Şekil 6.54: Kent donatıları kaynaklı problem örneği.....	67
Şekil 6.55: Kent donatıları kaynaklı problem örneği.....	67
Şekil 6.56: Kent donatıları kaynaklı problem örneği.....	68
Şekil 6.57: Kent donatıları kaynaklı problem örneği.....	68
Şekil 6.58: Kent donatıları kaynaklı problem örneği.....	68
Şekil 6.59: Kent donatıları kaynaklı problem örneği.....	69
Şekil 6.60: Kent donatıları kaynaklı problem örneği.....	69
Şekil 6.61: Doğal engeller kaynaklı problem örneği.....	70
Şekil 6.62: Doğal engeller kaynaklı problem örneği.....	70
Şekil 6.63: Doğal engeller kaynaklı problem örneği.....	70
Şekil 6.64: Diğer engeller kaynaklı problem örneği.....	71
Şekil 6.65: Diğer engeller kaynaklı problem örneği.....	71
Şekil 6.66: Diğer engeller kaynaklı problem örneği.....	72
Şekil 6.67: Diğer engeller kaynaklı problem örneği.....	72
Şekil 6.68: Diğer engeller kaynaklı problem örneği.....	72
Şekil 6.69: Diğer engeller kaynaklı problem örneği.....	73
Şekil 6.70: Diğer engeller kaynaklı problem örneği.....	73
Şekil 6.71: Diğer engeller kaynaklı problem örneği.....	73

Şekil 6.72: Diğer engeller kaynaklı problem örneği.....	74
Şekil 6.73: Diğer engeller kaynaklı problem örneği.....	74
Şekil 6.74: Diğer engeller kaynaklı problem örneği.....	74
Şekil 6.75: Diğer engeller kaynaklı problem örneği.....	75
Şekil 6.76: Diğer engeller kaynaklı problem örneği.....	75
Şekil 6.77: Diğer engeller kaynaklı problem örneği.....	75
Şekil 6.78: Diğer engeller kaynaklı problem örneği.....	76
Şekil 6.79: Diğer engeller kaynaklı problem örneği.....	76
Şekil 6.80: Diğer engeller kaynaklı problem örneği.....	76



KISALTMALAR

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

1. GİRİŞ

1.1 TEZİN AMACI

Kamuya ait alanlara tüm bireylerin erişimini sağlamak ve kamusal alan içinde dolaşımlarının gerçekleşebilmesi için öncelikle tüm kullanıcıların özellikle özürsüz bireylerin fiziksel olarak erişilebilirlik ihtiyaçları tespit edilerek, kamusal alanlardaki erişilebilirliğin “bütünleştirici” ve “adaletli” yani tüm kullanıcıların ihtiyaçlarını karşılayan bir sisteme sahip olması gerekmektedir.

Kamusal Alanlarda fiziksel çevre problemlerinin tespit edilmesi ve bu alanlardaki yaya yollarının, alt geçitlerin, toplu taşıma araçlarının durakları, kamu binalarına girişlerin ve çevrelerinin, tüm kullanıcıların kullanımına uygun hale getirilmesi önem teşkil etmektedir.

“Tüm kullanıcılar için kamusal alanlardaki erişilebilirliğin hangi unsurlarla sağlanabileceği” sorusu bu çalışmanın çıkış noktasını oluşturmuştur.

Buna göre çalışmanın amacı; Bursa kenti için önemli bir kamusal alan olan Bursa Hanlar Bölgesinin kentteki tüm kullanıcıların erişilebilirlik gereksinimlerini karşılaması için tüm kullanıcıların erişilebilirliğini engelleyen fiziksel çevre problemlerini tespit etmektir.

1.2 TEZİN KAPSAMI

Araştırmanın kapsamı “kentteki tüm kullanıcıların kamusal alanları kullanabilme olanaklarının incelenmesidir”. Çalışma alanı ise “Bursa ili Tarihi Hanlar Bölgesini kapsayan alandır.” Çalışma alanı dahilinde Bursa Tarihi Hanlar Bölgesi ve bu alanda yer alan önemli akslar olan Atatürk Caddesi, Cumhuriyet Caddesi, Cemal Nadir Caddesi, İnönü Caddesi yer almaktadır.

Çalışma alanı olarak Bursa İli Tarihi hanlar Bölgesinin seçilme nedeni, kentin tarih boyunca önemli ticaret merkezi olması, içinde bulundurduğu fonksiyonlarla yaşayan bir merkez olması ve çeşitli ulaşım bağlantılarıyla önemli bir odak merkezi olmasıdır. Kentlinin kullanımına yönelik birçok ticari, turistik, sosyal ve kültürel faaliyetlerin bu alanda yer alması kentteki kullanıcı yoğunluğunu ve çeşitliliğini arttırmaktadır.

Kullanıcı çeşitliliği ve kullanım yoğunluğu fazla olmasına karşın bu alandaki kullanıcıların erişilebilirliği birçok fiziksel çevre problemiyle karşılaşmaktadır.

Bursa ili Tarihi Hanlar Bölgesinin önemli bir kamusal mekan olması nedeniyle bu alanda yapılacak çalışma ve projelerde 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.

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.

Dördüncü bölümde; 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 uluslar arası ve ulusal standartlardan bahsedilmiştir.

Beşinci bölümde; çalışma alanı Bursa ili Tarihi Hanlar Bölgesinin kent içindeki konumu, tarihçesi ve önemli aksların konumu ulaşılabilirliği, çevrelerinde barındırdıkları çevre fonksiyonlarından bahsedilmiştir.

Altıncı bölümde; Bursa Tarihi Hanlar Bölgesi 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 ve fotoğraflanmıştır.

Sonuç ve değerlendirme bölümünde, çalışma alanı içindeki tüm alanların erişilebilirliğini kısıtlayan ve fiziksel mekandaki problemleri değerlendirilmiştir.

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 araştırmasıdır. Kamusal alan ve kamusal alanda erişilebilirliğin irdelenmesi, Erişilebilirlikle ilgili kentteki tüm kullanıcı çeşitliliğine göre oluşacak problemlerle ilgili saptamaların incelenmesidir. Resmi kurum/kuruluşlarla yapılan gerek sözlü gerek yazılı yazışmalar ile sağlanan yönlendirmeler sayesinde bir takım bilgi ve dokümana ulaşılmıştır. İnternet aracılığı ile de değişik ülkelerden konu ile ilgili güncel bilgilere ulaşılmıştır. Böylelikle araştırmanın teorik kısmını oluşturulmuştur.

İkinci adımda ise, çalışma alanı olarak seçilen Bursa Tarihi hanlar bölgesi üzerine tespit, gözlem ve değerlendirmeler yapılmıştır. Alanda erişilebilirliği kısıtlayan fiziksel çevre problemleri tespit edilmiştir.

Alanda yapılan arazi çalışmasıyla gözlenen fiziksel çevre problemleri sınıflandırılmış, bu sınıflamaya göre erişilebilirliklerini kısıtlayan problem çeşitli ve problemin bulunduğu nokta ve alanlar tespit edilmiştir.

2. KAMUSAL ALAN KAVRAMI

Bu bölümde kamusal alan hem mekânsal hem de sosyal boyutları, tarihsel gelişimi ve temel nitelikleri ile tanımlanacak; Tüm kullanıcıların gündelik yaşamına kattığı fiziksel ve sosyal boyutu ele alınacaktır.

2.1 KAMUSAL ALAN TANIMI

Kamusal alanlar, tüm bireylerin kullanımına açık, sosyal ve fiziksel faaliyetin gerçekleştiği ortak kullanım alanlarıdır. Birçok düşünür, kamusal alanları sosyal, ekonomik ve fiziksel boyutları ile bir bütün olarak ele alarak tanımlamıştır. Kamusal alan ile ilgili belli başlı tanımlara aşağıda değinilmektedir.

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, s. 18).

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, s. 41).

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, s. 69)

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, s. 3).

Gökgür,(2008) “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.

Kentsel kamusal alanlar, yukarıdaki belirtilen tüm tanımların yanı sıra özellikle tüm kullanıcı gruplarının erişimine olanak verebilecek alanlar (açık alanlar, parklar, meydanlar, sokaklar vb.) olmalıdır. Kamusal alan tanımları içinde geçen eylemlerin gerçekleşebilmesi için ilk koşul bireylerin mekana erişebilmesidir.

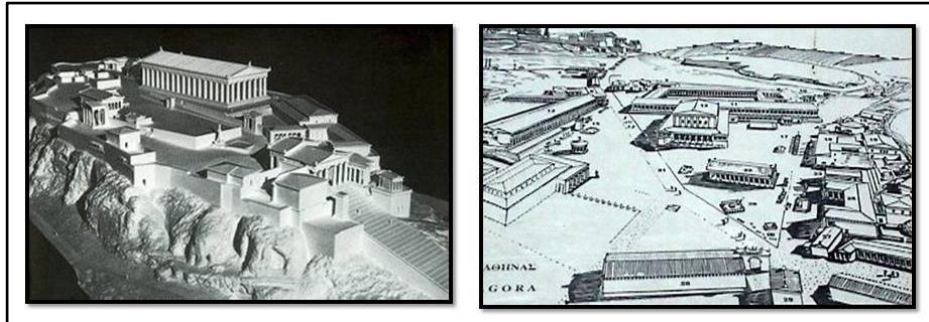
2.2 KAMUSAL ALANIN TARİHSEL GELİŞİMİ

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, s. 15).

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, s. 9).

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, s. 59)

Şekil 2.1: Yunan Dönemi Agorası



Kaynak: Benevolo, 1980

Hellenistik dönemin sonlarına doğru gelişmiş olan ve Hippodamian planına göre düzenlenen Klasik Yunan kentlerinde Agora kentin ortasında yer alırdı. Agora, iç 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, s. 154).

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, s. 15).

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, s. 51).

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, s. 15).

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 (Öztan 1998, s. 155).

Osmanlı kentinde kamusal açık alanların sınırları belirsiz, kendiliğinden oluşmuş, yapılaşmamış geniş boşluklardır ve tanımlanmış, net bir işlevleri yoktur.

Kentin bir diğerk bölgesini ise, ekonomik etkinliklerin geçtiğı ticaret bölgesi olan çarşı oluşturmaktadır; konut bölgesinin aksine kamusal yaşamın en canlı olduğı merkezdir (Özdeş 1998, s. 25)

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 değışmeye başlamıştır.

Şekil 2.2: 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, s. 24).

20.yüzyılın ilk yarısında; geleneksel kamu alanlarını birer dolaşım, yayalaştırma, alışveriş ve gösteri alanlarına indirgemıştır.

20. yüzyıl içinde; kentlerdeki fonksiyonel değışimler, meydanların da değışik biçim ve fonksiyonlara cevap veren mekanlar olarak düzenlenmesine neden olmuştur. Böylece meydanlar; alışveriş, oyun, toplantı, trafik, dini, ticaret vb. fonksiyonların gerçekleştirildiğı açık ortak kullanım mekanları olarak tasarlanmıştır (Giritlioğılu 1991, s. 30).

Şekil 2.3 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, s. 40).

2.3 KAMUSAL ALANIN TEMEL NİTELİKLERİ

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, s. 40).

Carr ve arkadaşları (1992), kamusal alanların üç temel özelliğini şu şekilde açıklamaktadırlar:

a. 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.

b. 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 öğreten, birlikte yaşam kültürünü ve sağlıklı politik ilişkileri üreten bir toplumun vazgeçilmez unsurudur.

c. 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

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 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, s.21).

2.5 KAMUSAL AÇIK ALANLARDA DİKKAT EDİLMESİ GEREKEN FİZİKSEL ÇEVRE KRİTERLERİ

Kentsel alanlar tasarlanırken dikkate alınması gereken temel özelliklerin; erişilebilirlik (Shirvani, 1985), konfor (Southworth, 1987), görsel uyum estetik (Banerjee&Southworth, 1990) mekânsal çeşitlilik (Yürekli, 1977) olduğu belirtilmiştir.

Erişilebilirlik, Ulaşım; 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, s.34).

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, s.17).

Görsel Uyum ve Estetik; Görsel uyum değerlendirmeleri niteliksel olup kişiden kişiye değişebilir özellikler olmasına rağmen çalışmalar benzer grupların görsel uyum değerlendirmelerinin benzer olduğunu ortaya koymaktadır (Nasar 1994, s.41).

Mekânsal Çeşitlilik; 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, s.14).

3. KULLANICI (İNSAN) MERKEZLİ YAKLAŞIM

Kentsel mekanı kamusal yapan unsurların en önemlisi kentli her bir kentli bireyin koşul gözetmeksizin bu alanı kullanma hakkıdır. Bu bölümde kamusal mekanın öznesi olan ‘‘ insan ‘‘ üzerine tanımlamalarda bulunup, kullanıcı merkezli yaklaşım için gerekli olan çevre kriterlerine değinilecektir.

3.1 İNSAN ÇEŞİTLİLİĞİ

İnsanların çeşitli sebeplerden (din, ırk, cinsiyet, inanç, yaş, yetenek gibi) dolayı farklılaşmalarının, kişinin kentteki yaşamına ve fiziksel mekândaki özgürlüğüne olumsuz etkileri olduğu düşünülmektedir. Ancak kentsel tüm aktivitelere (eğitim sağlık kültürel barınma vb.) kentlinin erişimi ve katılımı insan çeşitliliğine göre olmamalı, kentsel mekânlar; her kullanıcı şekline uygun biçimde tasarlanmalı.

Toplum içerisindeki bireysel farklılaşmalar kentin farklı fonksiyonlar kazanmasını, sosyal zenginliğinin artmasını sağlamakla birlikte kentte insana duyarlı farklılıkları gözetilen tasarım ve planlama yaklaşımlarının gelişmesini sağlamaktadır. ‘‘ECA’’ ‘‘Avrupa Erişilebilirlik Teknik Yardım Kılavuzu)’’ nda geçen insan çeşitliliği aşağıda belirtilmektedir (EuropeanCommission 2003, s.13).

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, yaşı, cinsiyete, fiziksel özelliklere göre de bu değişir. Bu algılamanın iki ucunun birinde çocuklar, diğerinde de yaşlılar bulunur.

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,

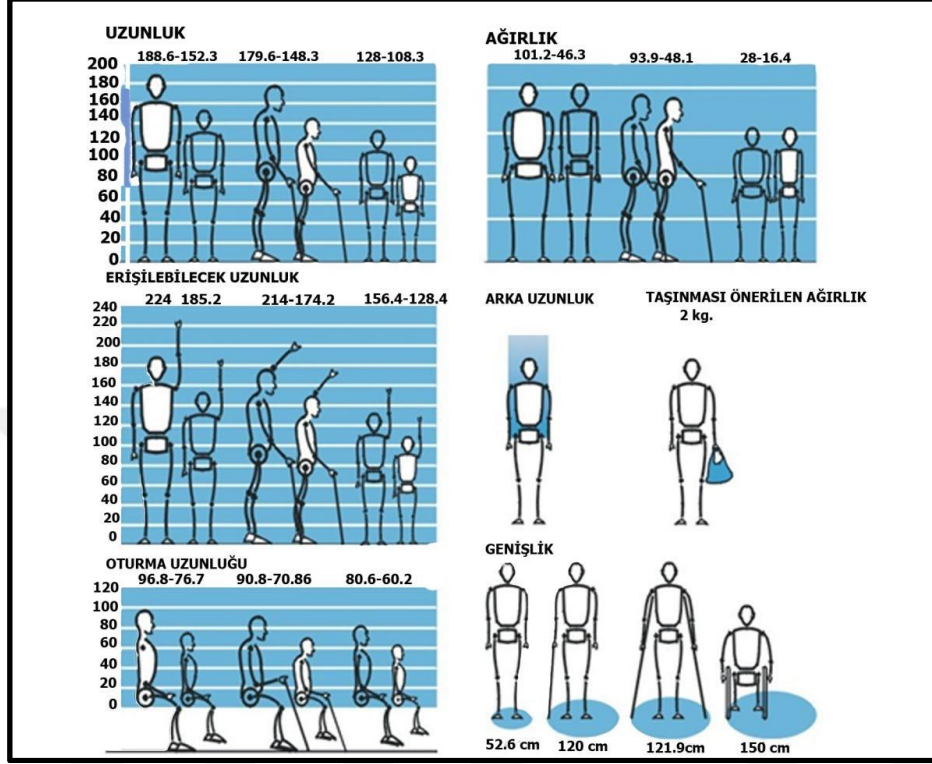
Koşullarla ilgili değişiklikler; hamilelik, bebek bakıcılığı, hareket sorunun olan bir yetişkinle ilgilenme, kent merkezinden uzakta yaşama olarak, tanımlanabilir.

3.1.2 Boyutsal, Algısal, İdrak ve Hareketle İlgili Çeşitlilik

İnsanlar içinde bireysel farklılıklar söz konusudur. Bu farklılıklar sadece kişisel değil fiziksel de olabilmektedir. Bu çeşitlilik birkaç ana başlıkta incelenmektedir.

Boyutsal Çeşitlilik ;İnsanlar uzunluk, ağırlık, el ve ayak büyüklüğü gibi boyutsal niteliklerde farklılık gösterebilmektedir. Bu nedenle her çeşit insanın kullanabileceği tasarımlar yapılmalıdır.

Şekil 3.1: Antropometrik tablo



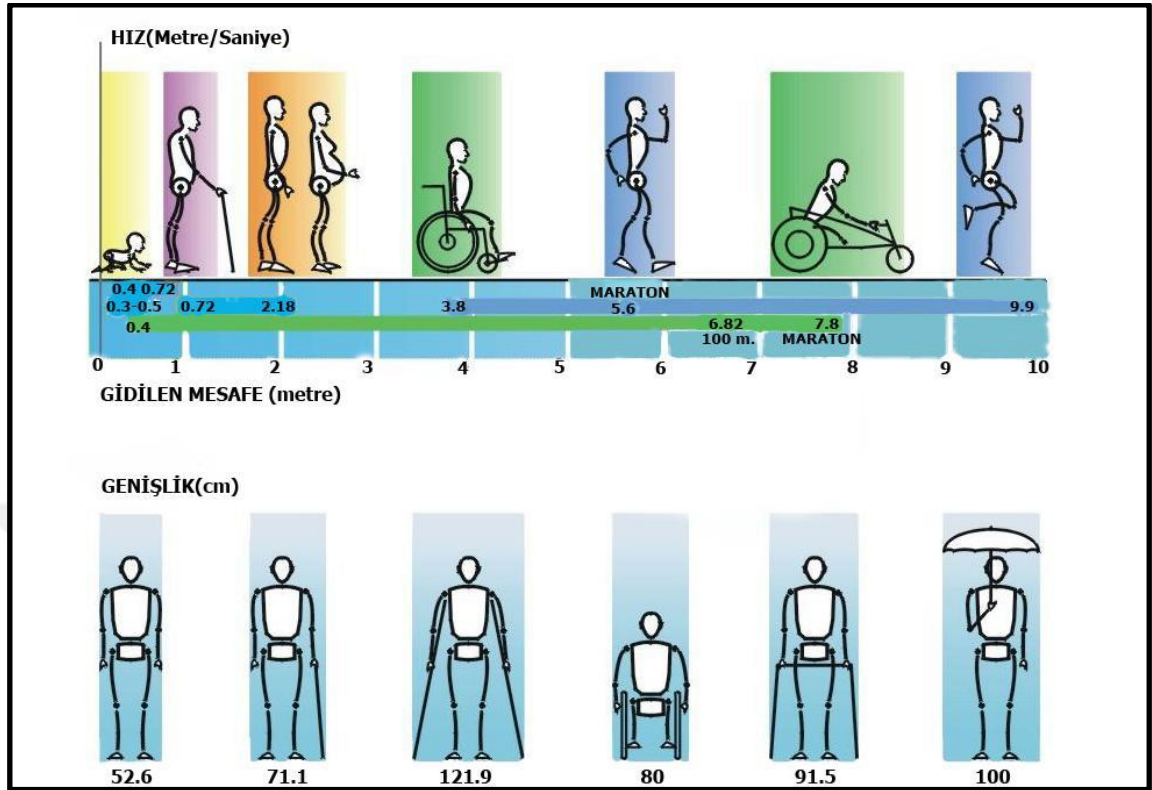
Kaynak :ECA European Concept for Accessibility Technical Assistance Manual, 2003

Duyularla İlgili Algılamada Çeşitlilik; 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).

Zihinsel Algılamada Çeşitlilik; Algılama değişikliği bilgiyi edinme ve kullanabilme kabiliyetini etkilemektedir. Algıdaki değişiklikler kalıcı ve geçici olabileceği gibi çeşitli sebeplerden de meydana gelebilir. Bu durumlarda uyum sorunları, konuşma-okuma-yazmada sorunları ile karşılaşılabilir.

Hareketsel Çeşitlilik: Hareketsel çeşitlilik söz konusu olduğunda ilk akla gelen tekerli sandalye kullanıcılarının yanı sıra hamile, yaşlı, yaralanma yada düşme sonucu el kol hareket kabiliyeti kısıtlı bireylerde bulunmaktadır.

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)

3.1.3 Türkiye 'deki Demografik Çeşitlilik

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

Tablo 3.1 : Türkiyedeki Özürlü Grupların Nüfusu

TOPLAM	Ortopedik Özürlü	Zihinsel Özürlü	Dil ve Konuşma Özürlü	ve İşitme Özürlü	Görme Özürlü	Süreğen Hastalıklar
% 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 yüzde 20'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 özürllülere 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, s.10).

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, s.30).

(DİE 2000) ise, başka bir gerçeğe işaret ediyor. Türkiye 'de yaşayan nüfusun yüzde 13.45'i özürllü 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, s.34)

3.2 ÖZÜRLÜLÜĞÜN TÜRLERİ VE GRUPLANDIRILMASI

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 1986, s.1).

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 değerlendirmesi ise daha sadedir.

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

Mutluer ‘in özürlülükle ilgili tanımı, Bilir ile paralellik göstermekte ancak Mutluer diğer özürlüleri ayrıntılı bir şekilde açıklamaktadır (Mutluer S.Y 1997, s.23).

Kalıcı rahatsızlıkları olan ve sürekli bakım ve tedaviye ihtiyaç duyan kişiler ile yaşlılar, hamileler ve geçici özürlüler bu grupta yer almaktadır (TİPİ 1998, s.17).

Toplumun küçük bir bölümünün özürlü olduğunu kabul etmek yerine büyük bir bölümünün geçici özürlü olduğunu kabullenmek daha doğru bir düşüncedir.

- 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, s.40).

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).

3.3 KULLANICI GEREKSİNİMLERİ

"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, s.150).

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, s.35)

"İnsan gereksinimlerinin" sınıflandırılmasında çeşitli görüşler vardır. Bir görüşe göre; yedi temel ihtiyaç sayılmaktadır; Metabolizma, çoğalma, bedensel konfor, emniyet, hareket, büyüme ve sağlık (Alexander 1987, s.251).

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, s.99).

Mekan tasarımı insan ve onun gereksinmelerini karşılamak, insanları 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).

Ortalama kullanıcının ihtiyaçları karşılandığında, herhangi bir kullanıcının ihtiyaçları karşılanmış sayılmaz (Özsoy 1983, s.99). Bu yüzden değişim içinde olan kullanıcının sürekli belirlenmesi ve her probleme göre ayrı bir belirme çalışması yapılması gerekmektedir" (Bayazit 1982, s.214).

Tasarım yaparken başarılı bir sonuç elde etmek isteyen mimar yada plancı 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, s.77).

3.3.1 Fiziksel ihtiyaçlar

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, s. 150).

Mekanların 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, s.77).

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, özür, 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, s.35).

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, s.37).

3.3.2 Psiko-Sosyal İhtiyaçlar

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, s.88).

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 (İlgin, C., Hacıhasanoğlu, O. 2006, s.45).

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 meکانı değişik yönlerden etkiler (Sarı 2008, s.38).

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, meکانa bağlı eylemler vb. birçok kritere göre oluşur ve de kişilere göre de değişir. Kişilerin girdikleri meکانı değerlendirdikleri estetik ölçülere bakıldığında renk, doku, biçim, vb. gibi kriterler devreye girmektedir (Aydınlı 1993, s.66).

4. ERİŞİLEBİLİRLİK KAVRAMI

Bu bölüm ile erişilebilirlik kavramı üzerinde durulacak olup, kamusal alanda tüm kullanıcıların erişilebilirlikle ilgili karşılaştıkları problemlere giriş yapılacaktır.

4.1 ERİŞİLEBİLİRLİK TANIMI:

Kentteki tüm fonksiyonların birbirleriyle bağlantısı erişilebilirlik ile sağlanabilir. Şehir planlamam sürecinde düşünülmesi gereken önemli bir unsurdur. Çünkü kamusal alanların kullanımını etkileyen bu unsur bağlı olarak da sosyo kültürel hayatın başlangıç noktasıdır.

Erişilebilirlik; ülkelerin, şehirlerin, mekânların, binaların; toplumsal bünyelerin, toplumsal konumların, çalışma alanlarının, sosyal-kültürel faaliyetlerin; yani kısaca hayatın doğal akışında temel kabul edilecek tüm fonksiyonların 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, s.4).

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 artırılması gibi kazanımlar sağlamaktadır (Şahin 2006, s.275).

Erişilebilirlik, insanların yaşam kalitesini artırmak amacıyla temel ihtiyaçlarına ulaşma özgürlüğü 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, s.81).

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, s.23).

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, s.89)

4.2 KULLANICI DURUMUNA GÖRE ERİŞİLEBİLİRLİK İHTİYAÇLARI

Kentiçi ulaşımın “tüm kullanıcılar” için tasarlanmış olması gerekir. Kentleri insanlar oluşturmuştur ve hareketlilik de bir kentlinin en doğal hakkıdır. Ne yazık ki tüm kullanıcılar erişilebilirlik hakkını kullanamıyor. Bir grup kentli (engelliler, yaşlılar, çocuklar, hamileler, geçici sakatlığı olanlar) ulaşımında madur olmaktadır.

Erişilebilirlik temelde iki şekilde ele alınabilir:

Kent fiziksel mekânının erişilebilirliği (kamusal alanlar, yaya yolları, alt-üst geçitler, yaya geçitleri, duraklar, meydanlar ve parklar) Ulaşım araçlarının erişilebilirliği (toplu taşıma araçlarının tümü) Erişilebilirlik tıpkı bir zincirin halkaları gibi çalışır. Halkalardan birinin eksikliği erişilebilirliğin 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, s. 81).

Avrupa Özürsüzlüler Komisyonu raporunda Dünyada yaşlı nüfusun arttığı belirtilmektedir (European Commission 2003, s.30).

Ülkemizde genç nüfusun fazla olması, gelecek yıllarda yaşlı nüfusun artacağını göstermektedir. Yaşlı nüfusun idame ettirmek için gerekli koşulların oluşturulması gerekmektedir.

Kentteki kullanıcıların yüzde 12'sini kapsayan özürsüzlüler, evlerinden çıkamaz ve toplumla bütünleşemez hale getiren nedenlerin başında da fiziksel çevre gelmektedir. Hatalı tasarlanmış ve uygulanmış fiziksel çevre nedeniyle herkesin yaptığı sıradan eylemler, özellikle özürsüzlüler için yapılamaz hale gelmektedir. İçinde yaşadığımız kentler herkese eşit hizmet sunmalıdır.

Standart gereksinimlere uygun biçimlenen kentler, sağlıklı kentler değildir. Çünkü sorun sadece özürlü bireylerin günlük gereksinimlerinin karşılanması olarak düşünülmemelidir (Yavaş 2002, s.55).

Erişilebilir bir kent planlamasında, özürlü haklarına hassasiyet gösteren ve tüm kullanıcılar ihtiyaçlarını göz önünde bulunduran mekânlar tasarlanmalıdır..

4.3 ÖZÜRLÜLER İÇİN KAMUSAL ALANLARIN ERİŞİLEBİLİRLİĞİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER

Yapılaşmış çevrede erişilebilirlik 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, s.85).

1. Yetersiz tasarlanmış yapılaşmış alanlar

2. Hukuki durum

Yetersiz tasarlanmış yapılaşmış alanların oluşmasının nedenleri değerlendirildiğinde;
Tasarım eğitiminde özürlülük ile ilgili bilgi eksikliği

Bilinçsiz ve isteksiz yerel yönetimler

Geçmişten gelen tasarım eğitimindeki estetik standartların gözetilmemesi

Estetiğe fiziksel çevre koşulların düzeltilmesinden daha çok önem verildiği
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.

Erişilebilirliğin özellikle konuyla ilgili çalışan şehir plancıları, mimarlar, peyzaj mimarları ve diğer teknik meslek gruplarıyla çözümlenebileceğini, bu meslek

gruplarının yaptıkları çalışmalar ile özürlülerin günlük yaşamlarındaki erişilebilirliklerin doğrudan etkilenebileceğın 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 özürlülük (sakatlık) olarak tanımlanmaktadır. (EVCİL 2009, s.84).

4.4 KAMUSAL ALANLARDA TÜM KULLANICILARIN ERİŞİLEBİLİRLİKLE İLGİLİ KARŞILAŞTIKLARI PROBLEMLER

Tüm kullanıcıların Kamusal alandaki erişilebilirlik gereksinimleri değişmektedir. Öncelikle kullanıcılar için fiziksel çevredeki erişilebilirliği engelleyen problemler iyi tespit edilmeli. Kamusal alanlarda kullanıcı çeşitliliğinin ihtiyacı olan gereksinimlerin tümünün karşılanmaması durumunda birçok sorunla karşılaşmaktadır. Örneğın yürüme özürlü bir kullanıcı için doğru tasarımı yapılmamış bir uygulama fiziksel engeli bulunan kişinin, görme engelli hareketini kısıtlamaktadır. En önemlisi hiçbir kullanıcıyı engellemeyecek uygun çözüm önerileri üretilmelidir.

Buna göre kentteki tüm kullanıcıların erişilebilirliğini kısıtlayan fiziksel çevre problemleri genel olarak şöyle ifade edebiliriz.

Fiziksel Engelliler Vakfı, Mimar Sinan Üniversitesi ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi, (2006)

1. Yüzeye 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 Yüzey Problemleri

Yanlış veya farklı malzeme kullanımından ya da farklı zamanlarda yapılan tamirat v.b. nedenlerle kaynaklanan yüzeyde kot farklılıkları ile bozulmuş yüzeyleri içermektedir:

Zamanla kullanıma bağlı olarak malzemenin kırılması veya bozulması ile oluşan yüzeydeki kot farklılıkları.

Mevcut eğimin dikkate alınmaması sonucu oluşan çözümler ve uygulamalar.

4.4.2 Yaya-Trafik ilişkisi Problemleri

Trafik akışının olduğu yollarda karşıdan karşıya geçtiği yaya geçitleri en önemlisi olarak, ışıklar, kaldırım ve yol bağlantısını kuran rampalar, üst geçitler, metro girişleri, yaya akışını önleyen kaldırım işgallerini içermektedir:

Dengesiz yol yüzeyi.

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

Özörlöler için park alanı ayrılmaması

Park alanlarının boyutlarının yetersizliği

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

4.4.3 Kent Mobilyaları ve Diğer Donatıların Oluşturduğu Problemler

Altyapı, Servis ve diğer donatılar olarak değerlendirilmektedir.

4.4.3.1 Altyapı Donatıları

Yaya alanları içinde, hareketi engelleyecek şekilde 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.

Mazgal ve rögar kapaklarının, bitmiş kaldırım yüzeyinden farklı kotta yer alması. Mazgal kanallarının standartlarda belirtilenden farklı şekilde yerleştirilmiş olması.

Aydınlatma araçları yerlerinin özellikle kavşak, köşe gibi noktalarda veya yaya geçiş akşlarının önünde bulunmalarındır.

4.4.3.2 Servis Donatıları

Kentsel ihtiyaç olan otobüs durakları, telefon kulübeleri, büfeler, çöp ve geri dönüşüm kutuları, oturma bankları, bankamatik, akbil gişeleri v.b. elemanların hatalı yer seinden kaynaklanan problemleri içermektedir. Bu kent elemanlarının kullanılabilir olması, uygun yerleştirilmesi ve yönlendirme levhalarının olmaması gerekmektedir.

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,

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

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 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.

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 özürlü kişiler

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

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 Özürllü Komisyonu, 2006).

Görme özürllü yayaların yaya yollarındaki farklı kullanım alanlarının net bir algılamaları için, ürün türü değişse bile aynı forma sahip ürünlerin kullanılması önerilmektedir (İBB 2010, s.40).

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.

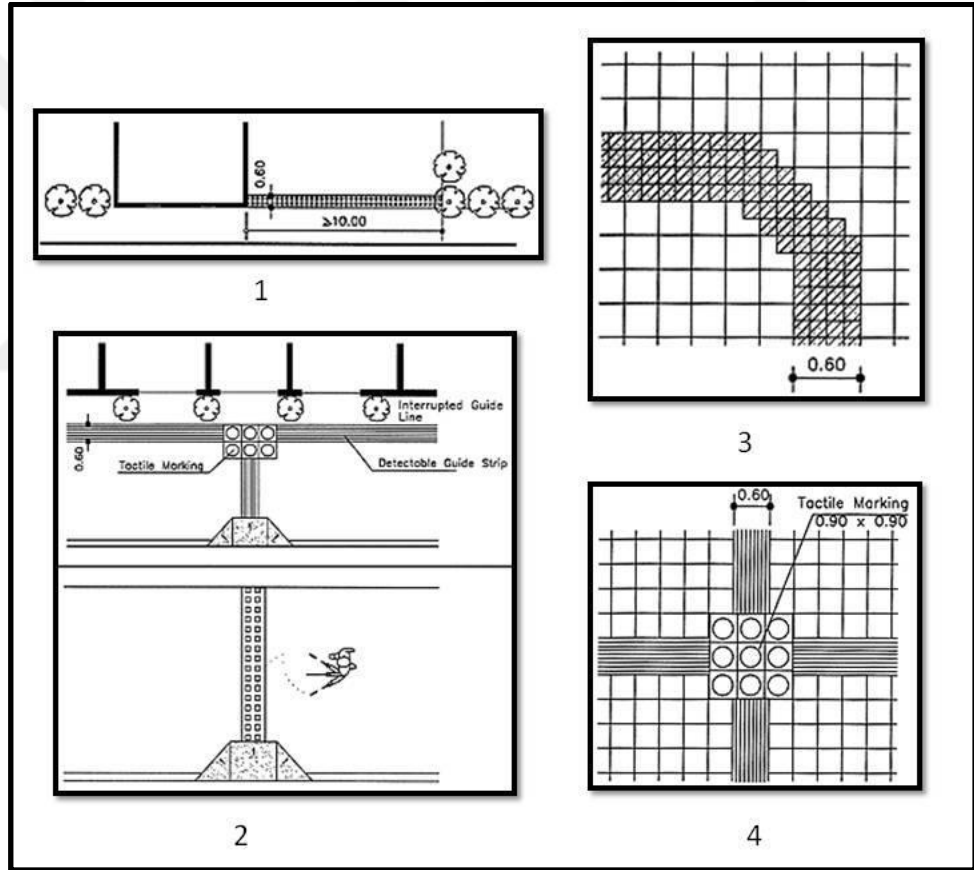
4.5.1.1 Kılavuz Şeritler

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

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

yaya geçitleri için kılavuz için (Rampaları bordürleri görmek; yaya geçitleri için kullanılmalıdır).

Şekil 4.1 : Yol yüzeyleri kılavuz şeritler



Kaynak: Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu 2006, s.38

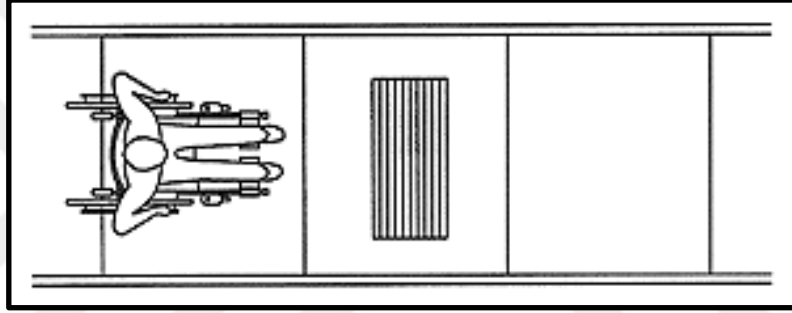
Şeritler seyahat rotaları tanımlamak için kullanılır (Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu 2006, s.38).

Kılavuz Şeritler basit ve düzenli bir şekilde yerleştirilmelidir. Kılavuz şeritlerinin yakınında, Görme özürülleri yanıtacak rögar kapakları drenaj girişleri olmamalıdır (İBB 2010, s.42).

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, s.44).

Görme sorunları olan insanları destekleyecek olan Kılavuz Şeritler, tek renk ve çevredeki yüzey ile kontrast olmalıdır.

Şekil 4.2 : Yol yüzeyindeki kılavuz şeritlerin yüzey açısı



Kaynak: Birleşmiş Milletler Özürüllü Komisyonu 2006, s.41

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 Özürüllü Komisyonu 2006, s.41).

Kılavuz Şeritlerdeki Kauçuk karolar, tercihen 0,90 m X 0,90 m minimum boyutlarında olmalı ve kılavuz yolların birçok yönlere ayrıldığı noktalarda kılavuz çizgileri, yollara karşı çapraz şeritler halinde yapılmalıdır (Birleşmiş Milletler Özürüllü Komisyonu 2006, s.41).

4.5.2 Yaya Trafik İlişisine Bağlı Standartlar

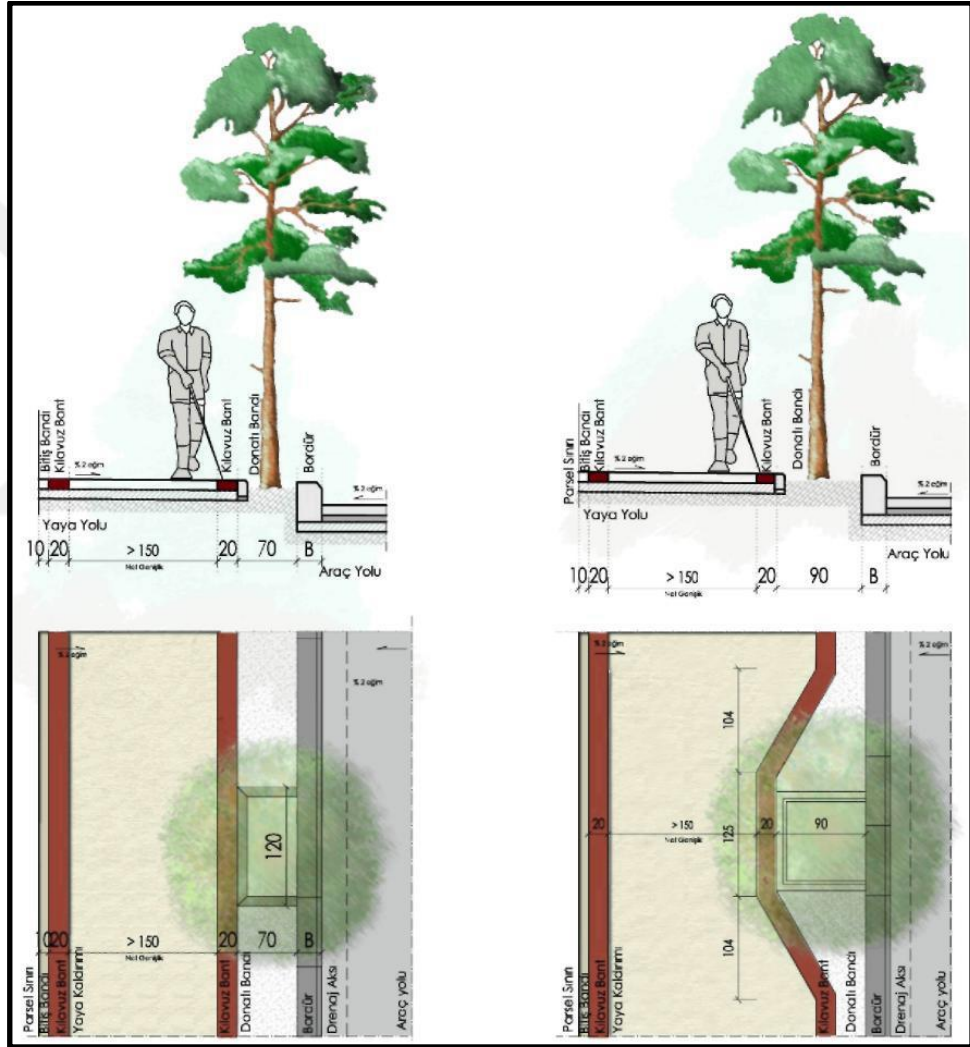
Yaya yollarındaki bütün düzenlemeler fiziksel özürüllülerin (yürüme özürüllü, tekerlekli sandalyeye bağımlı özürüllü, kolları ve elleri özürüllü olan), görme özürüllüler (görme zorluğu çeken ve görmeyen) ve işitme özürüllülerin (işitme zorluğu çeken ve duymayan) gereksinimleri esas alınarak yapılmalıdır (İBB 2010, s.35).

4.5.2.1 Yaya Yolu Genişliği

Görme özürlüler 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 4.3: Yaya yolu genişliği



Kaynak: İBB 2010, s.40

İki yönlü tekerlekli sandalye trafik geçişinde minimum genişlik 1,50 m. Tercih genişliği 1,80 m. ' dir (Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu 2006, s.40).

Kazı ve yol çalışmaları seyahat güzergahı içinde geçici engel oluşturur. Kolayca tespit edilebilmesi ve güvenlik 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, s.41).

4.5.2.2 Rampalar

Özürlülerin 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).

Rampa eğimi, tekerlekli sandalyeli ve bastonlu özürlülerin de kullanacağı düşünülerek yüzde 6 'dan fazla olmamak koşulu ile güvenlik ve rahatlık ön planda tutularak düzenlenmelidir (İBB 2010, s.55).

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

Rampanın bütününde en az 40 santimetre yüksekliğinde tırabzan bulunmalıdır.

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

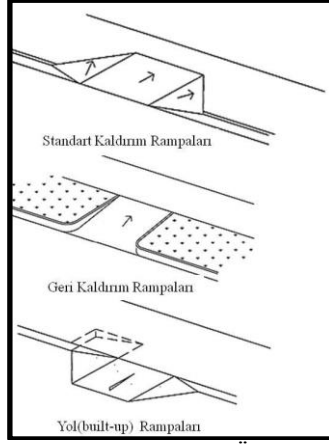
Tablo 4.1: Rampa Eğimleri

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, s.59).

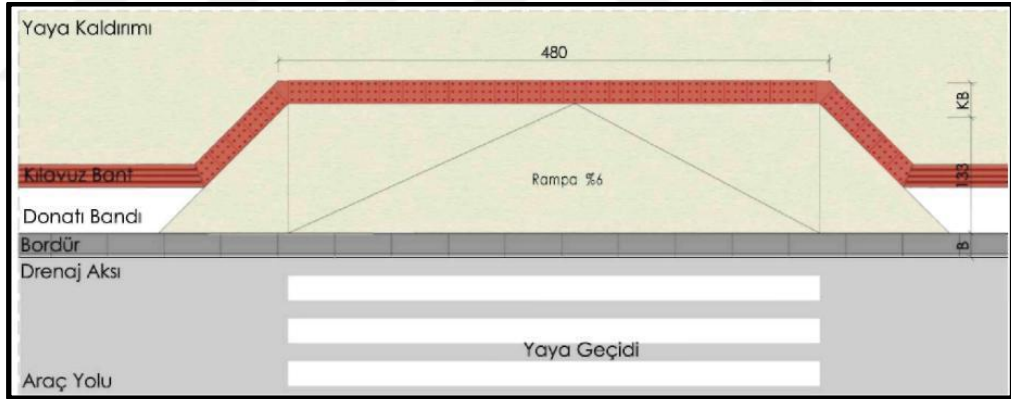
Şekil 4.4: Kaldırım kenar taşı rampa çeşitleri



Kaynak: Birleşmiş Milletler Özürlü Komisyonu, 2006

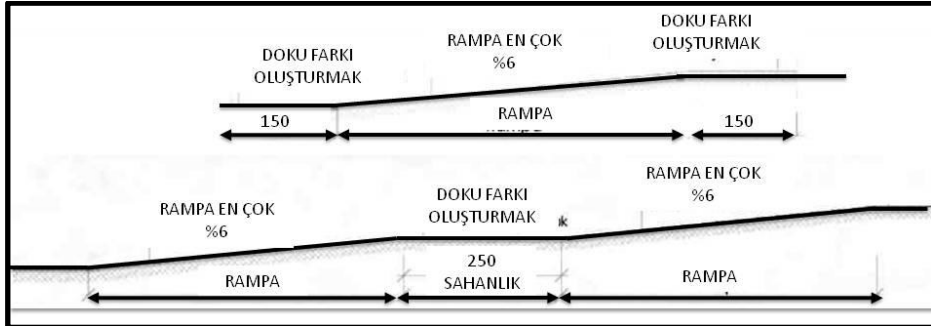
10 m ‘den uzun ve yüksekliği 50 cm ‘den fazla rampalarda veya bir rampadan ikinci rampaya geçişlerde en az 250 cm ‘lik düz dinlenme alanları bırakılmalıdır (İBB 2010, s. 60).

Şekil 4.5 :Yaya geçidinde rampa detayı



Kaynak: İBB, 2010

Şekil 4.6 : Yaya yolunda rampa detayı



Kaynak: İBB, 2010

5. ÇALIŞMA ALANI: BURSA HANLAR BÖLGESİ VE ÇEVRESİ

Bu bölümde çalışma alanı olarak belirlenen bursa hanlar bölgesinin; Bursa kenti içindeki konumu, tarihçesi, ulaşılabilirliği, çevre fonksiyonları ve arazi kullanım durumu ve doğal yapı analizleri irdelenecektir.

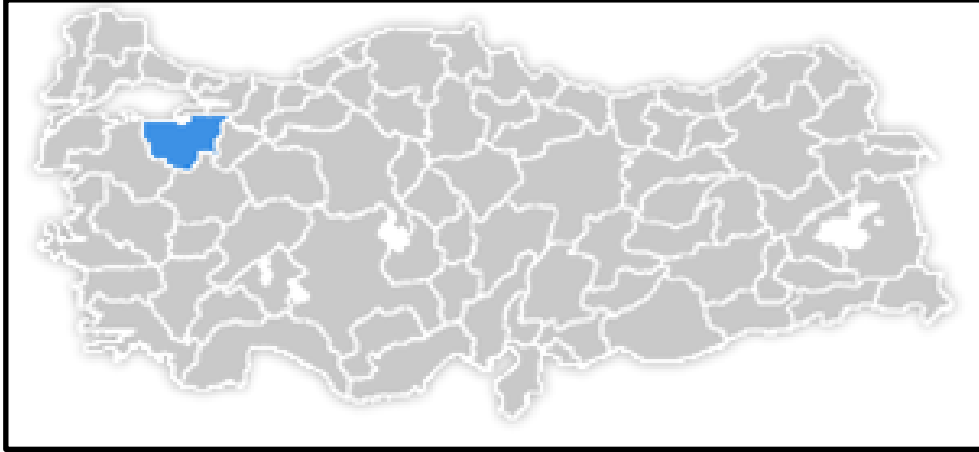
5.1. ÇALIŞMA ALANININ KONUMU

Tarihi Hanlar Bölgesi Osmangazi ilçe sınırları içinde; Atatürk Caddesi, Cemal Nadir Caddesi, İnönü Caddesi ve Haşimİşcan Caddesi ‘ nin arasında kalan alanı kapsamaktadır. Ancak çalışma alanı olarak belirlenen kısım yaya akışı açısından değerlendirilerek kuzeyde Cumhuriyet Caddesi ile sınırlandırılmıştır.

Hanlar bölgesi önemli ulaşım bağlantılarının üzerinde bulunan, ticari ve kentsel hizmet alanlarını etrafında barındıran, yaya ve taşıt trafiğinin yoğun olduğu turizm ve ticaret merkezidir.

Kentteki tüm fonksiyonların birbirleriyle bağlantısı sağlanabilmek için erişilebilirlik sağlanması gereken en önemli unsurdur.

Şekil 5.1: Bursa İli



Kaynak: <https://tr.wikipedia.org/wiki/Gemlik>

Şekil 5.2: Bursa ili ilçeleri



Kaynak: <http://www.shazinem.net/turizm-gezi-ve-seyahat/304356-bursa-nin-eski-ve-yeni-tarihi-resimli.html>

Şekil 5.3: Bursa Tarihi Hanlar Bölgesi uydu görüntüsü



5.1. ÇALIŞMA ALANININ TARİHÇESİ

Bursa kentinin fetihten 13 yıl sonra antik hisar alanı dışına taşmasını, Hanlar Bölgesi ve ilk külliye'nin bu süreçte ortaya çıktığını göstermektedir. Orhan Gazi döneminde Bursa, Osmanlı'nın merkez kenti oldu.

Orhan Külliyesi, Bursa kalesinin dışında, doğu tarafında, 1339-1340 yılları arasında inşa edilen ilk geniş kapsamlı bileşik yapılar topluluğudur. Bu yapılar topluluğu; Orhan Gazi Cami, imaret, medrese, hamam ve Emir Han'dan oluşuyordu. Bu han, Osmanlı hanlarının ilk örneği sayılmaktadır. Külliye içerisinde yer alan medrese ve imaret yıkılmıştır. Bu yapılar topluluğu, yapıldıkları tarihte olduğu gibi bugünde şehrin merkezini oluşturmakta ve ticari canlılığını sürdürmektedir. (Bursa ve Cumalıkızık Yönetim Planı 2013, s.113)

Surların dışında Orhan Külliyesi ile başlayan yapılaşmayı, sırasıyla,

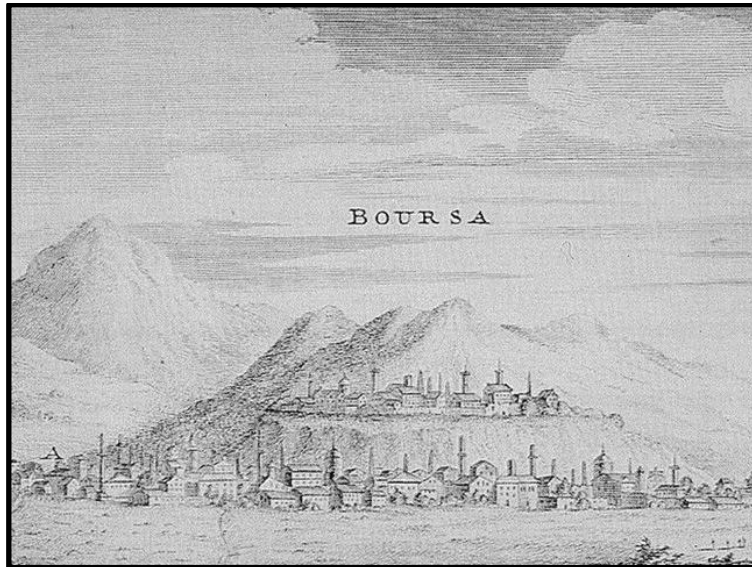
Hüdavendigâr (I. Murad) Külliyesi

Yıldırım (I. Bayezid) Külliyesi

Yeşil (Çelebi Mehmed) Külliyesi

Muradiye (II. Murad) Külliyesi izlemiştir.

Şekil 5.4: Bursa Minyatürü

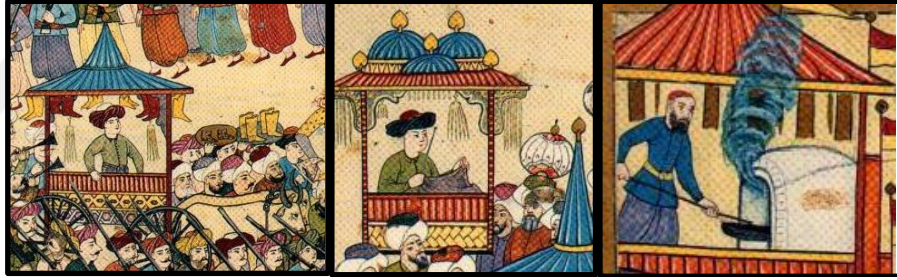


Kaynak: Pococke, 1745, s.114

Hanlar Bölgesi'nin nüvesini oluşturan Orhan Külliyesi, Orhan Gazi zamanından başlayarak bir ticari merkez olarak geliştirilmiştir. Kentin odak noktalarında külliyelerini inşa ettiren Sultanlar, aynı zamanda ticari merkeze, han, hamam, bedesten, cami, imaret ve çarşılar inşa ettirerek, Bursa Hanlar Bölgesi'ni asırlarca önemini koruyan bir ticari merkeze dönüştürmüşlerdir. (Bursa ve Cumalıkızık Yönetim Planı 2013, s.116)

Bursa'da ticari hayatın oluşumu ve gelişiminde Ahiler de etkin rol oynamıştır. Üretim ve ticaret, ağırlıklı olarak örgütlenmiş olan esnaf ve zanaatkar grupları tarafından yapılmaktaydı. Bu örgütler, giderek alanlarında ihtisaslaşmış loncalar tarafından idare edilmekteydi. Bu ticari örgütlenme ticaretin belli bir disiplin içerisinde yapılmasını ve kentin ekonomik yaşantısının devlet tarafından denetlenmesini sağlamıştır. 15. yüzyılda altmış dolaylarında loncanın bulunuyor olması, Bursa kentinin büyüklüğünün ve refahının da göstergesidir. (Bursa ve Cumalıkızık Yönetim Planı 2013, s.116)

Şekil 5.5: Çeşitli tüccar ve zanaatkâr grupları



Kaynak: Levni 1720

Hanlar Bölgesi içerisinde yer alan kamusal yapılar 14. yüzyıldan 16. yüzyıla kadar geçen zaman dilimi içinde yapılmıştır.

Bölgedeki Orhan Gazi Külliyesi'nin bir parçası olan Emir Han, ilk yapılan handır. Kapan Han, 1. Murad döneminde Emir Han'ın güneybatısında yapılmıştır (Kapan Han, kentteki ticari alana duyulan ihtiyaç yüzünden bir tarım pazarı olarak kurulmuştur, burada çevre kırsal bölgelerin, özellikle Cumalıkızık'ın, sakinleri fazla ürünlerini satmışlardır), ve Hanlar Bölgesi'ni kuzeyden örten Bedesten de Yıldırım döneminde yapılmıştır. Çarşılar hanların etrafında kurulmuştur. Dükkânların üzerinde bulunduğu uzun ve dar bir sokak ağı çarşının kendisini oluşturmaktadır. (Bursa ve Cumalıkızık Yönetim Planı 2013, s.118)

Ayrıca Yıldırım Bâyezid tarafından dönemin kent merkezine 1396-1400 yılları arasında inşa ettirilen, 20 kubbesi ve 2 anıtsal minaresi ile Ulucami, İslam dinindeki kutsal mekânlar içinde, dönemin âlimleri tarafından en önemli 5. Makam(Mekke, Medine, Kudüs ve Şam) olarak kabul edilir. (Bursa ve Cumalıkızık Yönetim Planı 2013, s. 118)

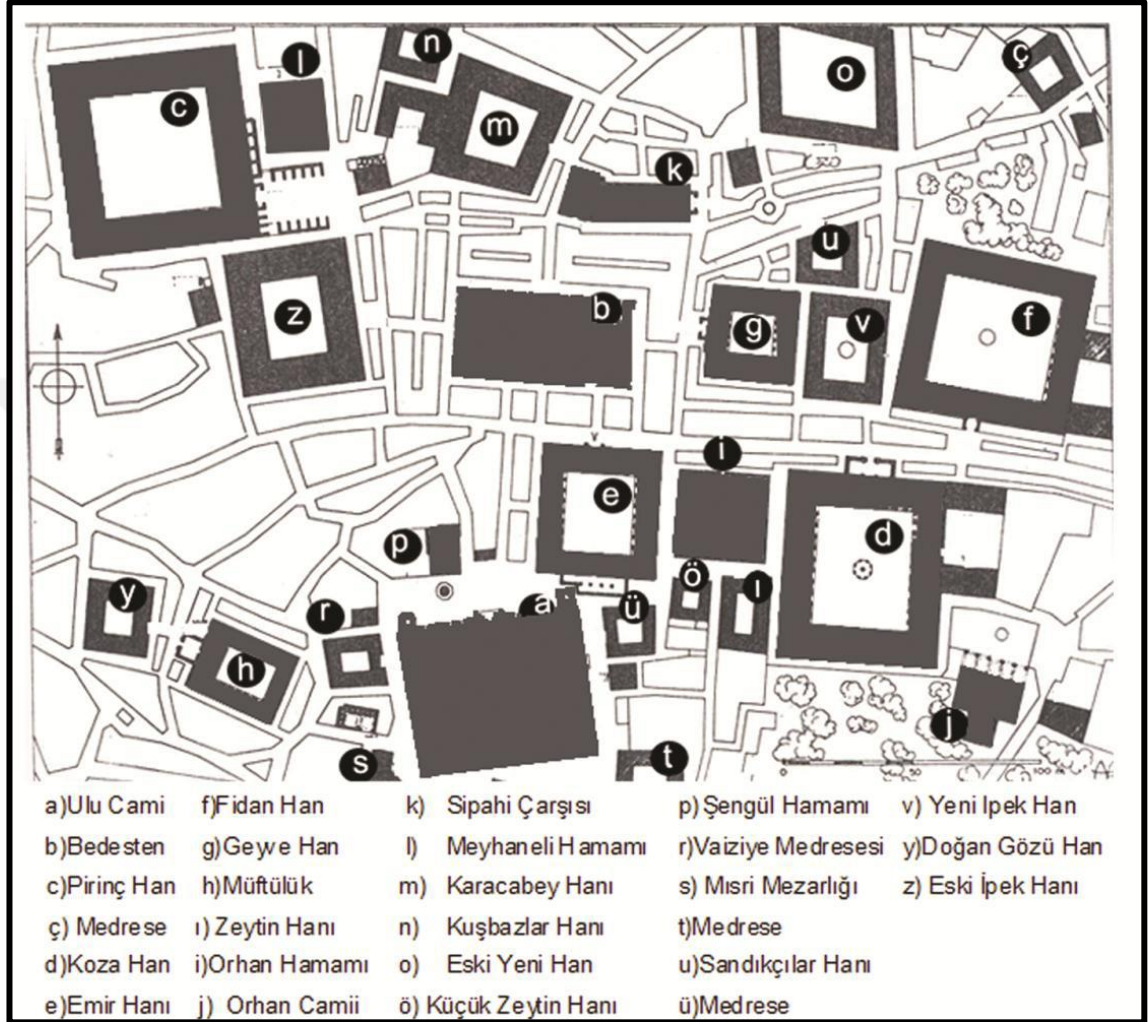
Bazı küçük olanlarla birlikte çarşı bölgesinde birkaç cami daha bulunmaktadır. Aynı zamanda bölge, birkaç hamam ve kapalı dükkânlara da ev sahipliği yapmaktadır.

I. Mehmed döneminde inşa edilen İpek Han, ve II. Murad Döneminde yapılan Kütahya Han; Hanlar Bölgesi'nin Doğu-Batı eksenini oluşturmaktadır. (Bursa ve Cumalıkızık Yönetim Planı 2013, s.118)

İstanbul'un fethinden sonra da, Hanlar Bölgesi'nde imar çalışmaları devam etmiştir. Fatih Sultan Mehmet döneminde yapılan Fidan Han, Bali Bey Han ve Tuz Han; II. Bâyezid döneminde yapılan Koza Han ve Pirinç Han İstanbul'daki heybetli binaların yapılması için gerekli fonun oluşturulmasını sağlamıştır. (Bursa ve Cumalıkızık Yönetim Planı 2013, s.118)

Tarihi kayıtlara göre, zamanla büyüyen Hanlar Bölgesi, Osmanlı döneminde bir ticari alan (üretim ve pazarlar) ve aynı zamanda bir oturma bölgesidir. Ayrıca çarşı bölgesinin gelişimine ek olarak, günümüze kadar isimlerini muhafaza etmiş Alaca mescit, Selçuk Hatun, Hocaalizade, Tahtakale, Reyhan ve diğer mahalleler, merkezi ticari bölgenin çevresinde, Hanlar Bölgesi'nin tampon bölgesinde yayılmışlardır.(Bursa ve Cumalıkızık Yönetim Planı 2013, s.119)

Şekil 5.6: Tarihi Çarşı ve Hanlar Bölgesi'nde farklı dönemlerde yapılmış olan(bugün bir kısmı ayakta olmayan yapılar da dahil olmak üzere) yapıları gösteren harita



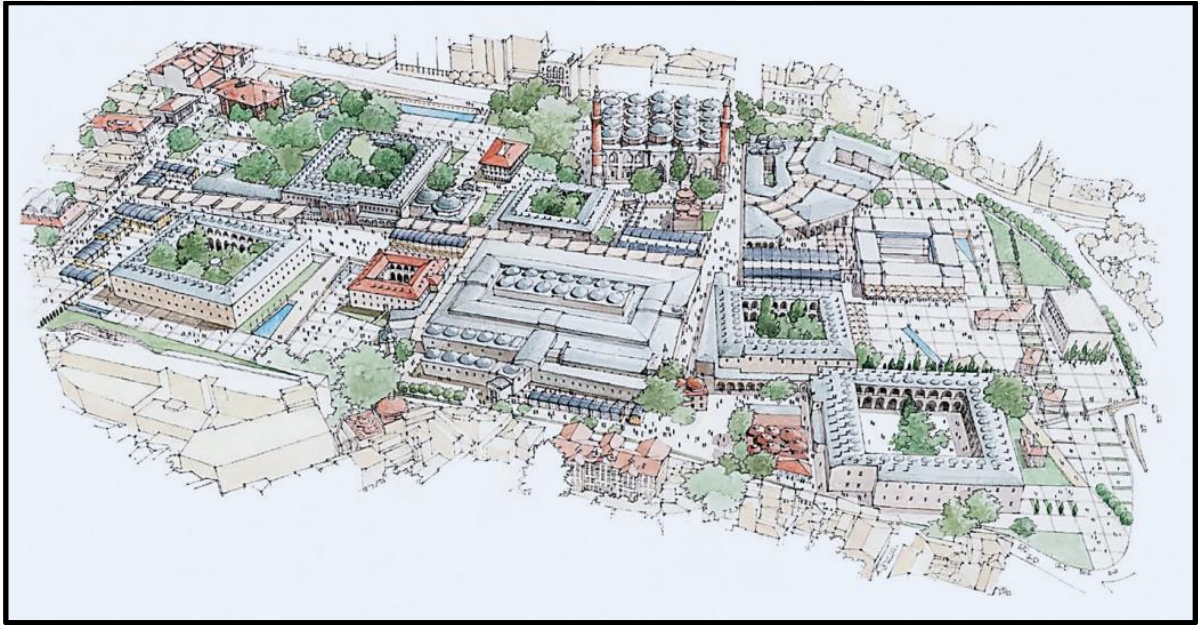
Kaynak: Cezar, 1983, s.37

5.3. ÇALIŞMA ALANININ FİZİKSEL VE İŞLEVSEL YAPISI:

Bursa'nın tarihsel kent merkezini oluşturan Hanlar Bölgesi, kentin en önemli ticaret merkezi yanında içinde bulundurduğu tarihi han, medrese ve camii gibi Osmanlı dönemi yapılarıyla gözde bir turizm merkezi olmuştur.

Tipik Osmanlı şehirlerinde olması gerektiği üzere, Bursa'da da imparatorluk içinde yaşayan farklı etnik, dini ve kültürel grupların farklı yaşam alanlarının bulunmasına karşılık hanlar bölgesinin özelliği kozmopolit bir yapıya sahip olmasıdır. Buda önemli bir turizm potansiyelini yansıtmaktadır.

Şekil 5.7: Hanlar Bölgesi Ttarihi yapıları



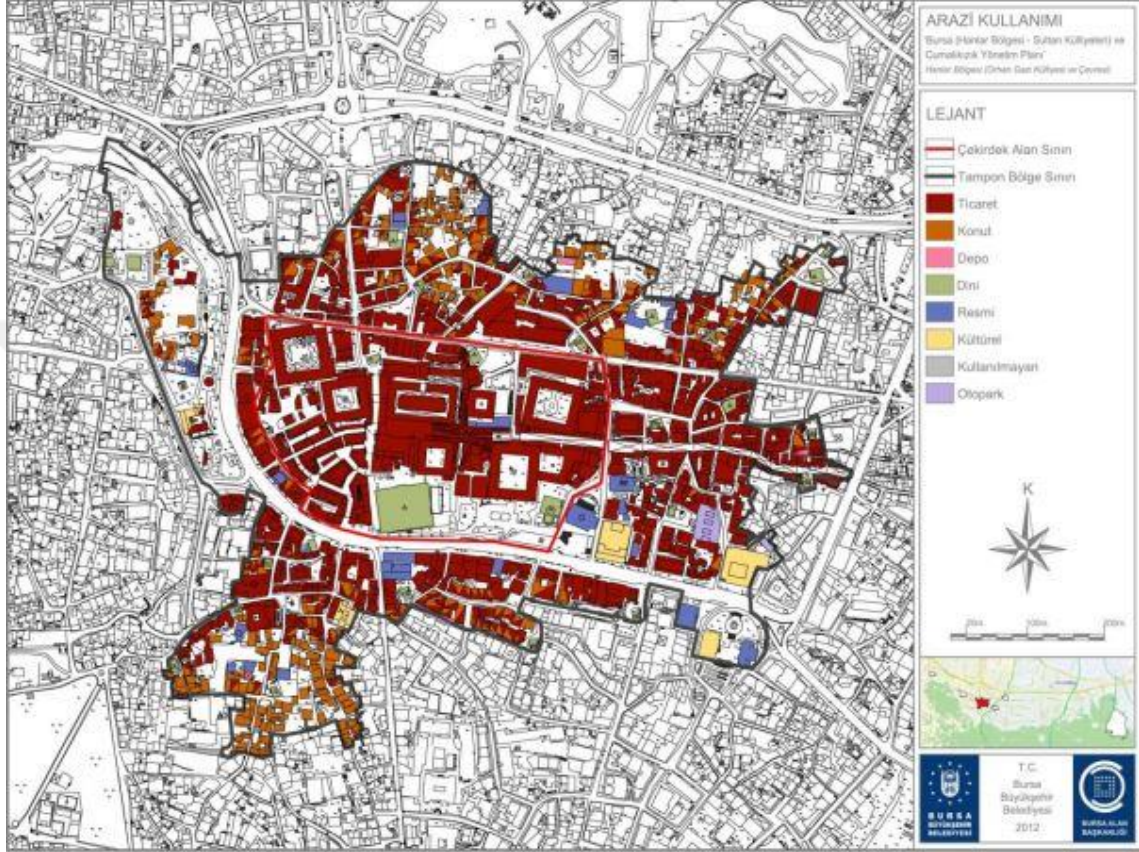
Kaynak: <http://sehirmedya.com/2015>

Kentin merkezi iş alanı 19. yüzyılın ikinci yarısında inşa edilmiş dört önemli yolun kesişmesiyle oluşan yamuk geometrik bir form içine yerleşmiştir. Bursa MİA asırlardır aynı konumda ve kompakt bir yapıda gelişmiştir. Bölgede egemen kullanım ticaret olmakla birlikte ofis, büro ve depolama faaliyetleri de gözlenmektedir.

Burada yapılan alışveriş aynı zamanda bir kültür alışverişi olma özelliğini de taşımaktadır. Hanlar Bölgesinin yapıları, şehrin ekonomik olarak yaşamasına ve büyümesine olanak sağlayan etkinliklere ev sahipliği yaparken, kültürel olarak da Bursa'yı dönemin bir dünya kenti yapan niteliklerini bünyesinde barındırmaktaydı.

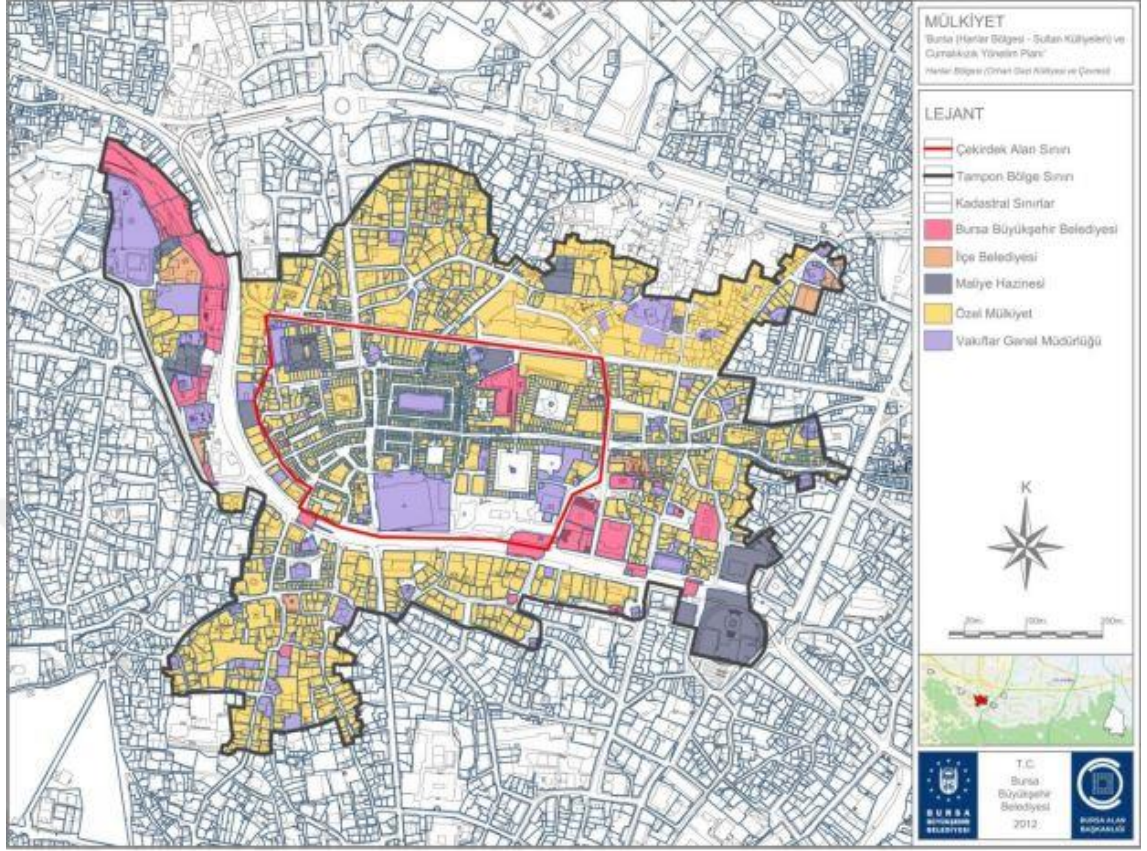
Dolayısıyla bölge, kentin şeması içerisinde hem konumu, hem de işlevsel açıdan önemi göz önüne alındığında kentin kalbi olarak adlandırılmayı hak etmektedir.

Şekil 5.8: Hanlar Bölgesi Arazi Kullanım Durumu Paftası



Kaynak: Bursa ve Cumalıkızık Yönetim Planı, 2013

Şekil 5.9: Hanlar Bölgesi mülkiyet durumu paftası



Kaynak: Bursa ve Cumalıkızık Yönetim Planı, 2013

5.4.HANLAR BÖLGESİNE ULAŞILABİLİRLİK

Bursa Tarihi Hanlar Bölgesi Osmangazi ilçesi içinde Yıldırım ilçe sınırına yakın konumda bulunmakta olup, Bursa kent makroformunun tam orta noktasında kalmaktadır.

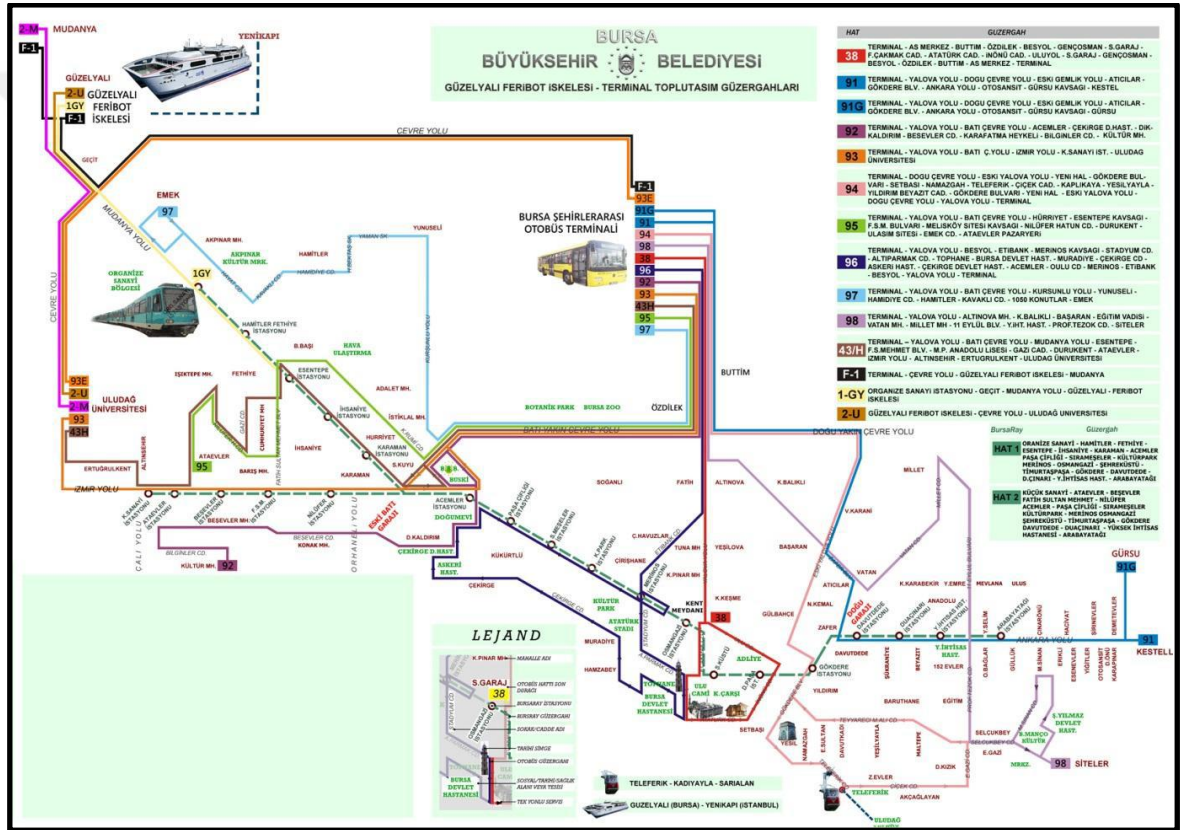
Bu konumu sayesinde hem kent merkezinden hem de çevre ilçelerden kolaylıkla ulaşım sağlanabilecek bir noktadadır. Hanlar bölgesine ulaşım için toplu ulaşım alternatifleri bulunmasına karşılık yetersiz bir ağa örmektedir.

Trafik yoğunluğu hesaba katılmazsa, otobüs ile ulaşım kolaylıkla sağlanmaktadır. Çok fazla sayıda otobüs alan ile bağlantı kurmaktadır. BursaRay hafif raylı sistem hattı otobüs ile beslenerek bölgeye entegre olmaya çalışmaktadır. Nostarjik tramvay ve T1 tramvay hattında hanlar bölgesini çevreleyen durakları bulunmaktadır. Otobüs, hafif raylı sistem ve tramvay hatlarının yanında çevre mahallelerinin ulaşımını sağlamak amacıyla paratransit taksi dolmuşlar bölgede halen aktif olarak çalışmaktadır.

Ulaşım ağının merkezi olmasından dolayı yoğunluğu da fazladır. Bursa Ray sistemine yakın, kentin her yerinden gelen belediye ve özel halk otobüslerinin merkezi, taksi dolmuşların, işyeri ve okul servis araçlarının, turist otobüslerinin, ticari araçların bekleme ve durak bölgesidir.

Hanlar Bölgesi ve çevresinin bir çok ulaşım bağlantıları ve alternatifleriyle (hafif raylı ve taşıt sistemleriyle) destekleniyor olması bu alana erişimi kolaylaştırmaktadır.

Şekil 5.10: güzelyalı feribot iskelesi-terminal toplu taşıma güzergahları

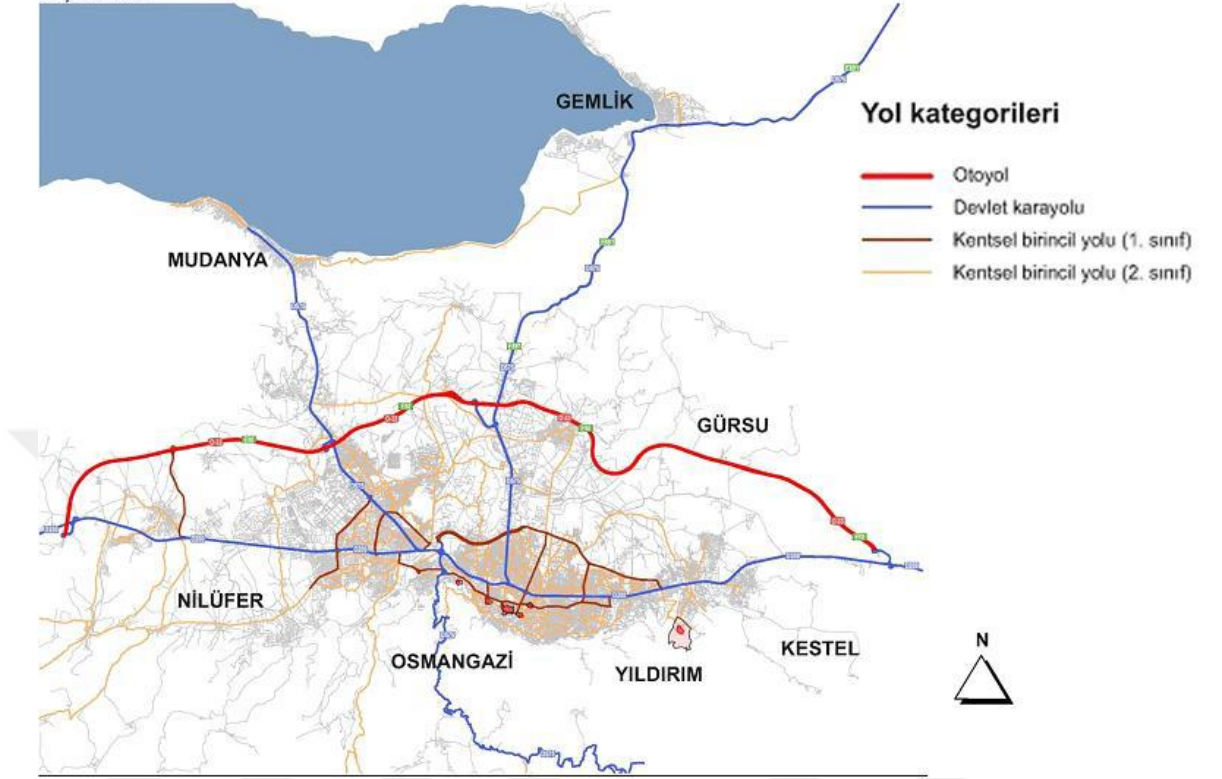


Kaynak: BBB

Şekil 5.11: Karayolu güzergahları

BURSA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ

Ulaşım Ana Planı



Kaynak: BBB Ulaşım Ana Planı Raporları

6. BURSA TARİHİ HANLAR BÖLGESİ VE ÇEVRESİNİN KULLANICILARIN ERİŞİLEBİLİRLİK GEREKSİNİMLERİ DOĞRULTUSUNDA İRDELENMESİ

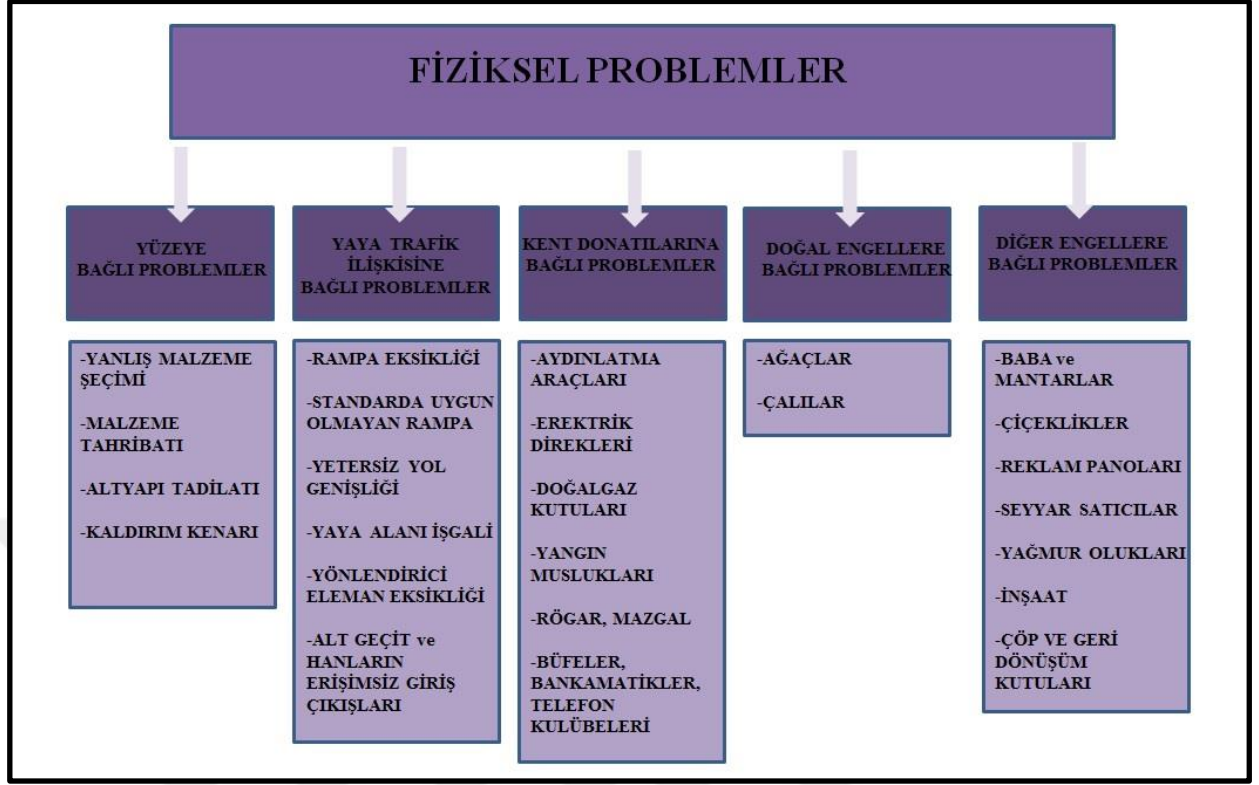
Bu bölümde çalışma alanı sınırlarında kalan, Bursa Tarihi Hanlar Bölgesi ve Atatürk Caddesi, Cemal Nadir Caddesi, İnönü Caddesi ve Cumhuriyet Caddesinin durum tespitleri yapılarak tüm kullanıcıların ve özellikle fiziksel ve görme engelli bireylerin erişilebilirliğini kısıtlayan problemlerin tespit edilmesi hedeflenmektedir.

Bu bölümde yapılan durum tespitleri birbirinden farklı çeşitli zamanlarda yapılan arazi çalışmalarının derlenmesiyle oluşturulmuştur. Bu saha çalışmalarında yapılan tespitler Birleşmiş Milletlerin Engelli Komisyonunun yapmış olduğu “Engelliler için Erişilebilirlik – Bir Engelsiz Çevre Tasarım Kılavuzu ‘ nda geçen standartlara göre yapılmıştır.

Buna göre fiziksel mekandaki tüm kullanıcıların çalışma alanı içinde kalan bölgedeki erişilebilirliklerini kısıtlayan fiziksel çevrede bulunan sorunları;

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

Şekil 6.1: Erişilebilirlikle ilgili karşılaşılan problemler



6.1. YÜZEYE BAĞLI PROBLEM TESPİTLERİ

Yüzeğe bağılı problem tespitlerinin yapılma amacı; yaya erişiminde yüzey farklılaşmasının önemli bir etken olmasıdır. Kullanıcıların hareketini kısıtlayacak yollardaki bölümler tespit edilmiştir. Tüm kullanıcıların çalışma alanındaki erişilebilirliğini kısıtlayan yüzeğe bağılı problemler tespit edilmiş, buna bağılı olarak çalışma alanı sınırlarında kalan yüzeğe bağılı problemler araştırılmıştır. Buna göre yüzeğe bağılı problemler (Şekil 6.) 'de belirtildiğı gibi dört grupta incelenmiştir.

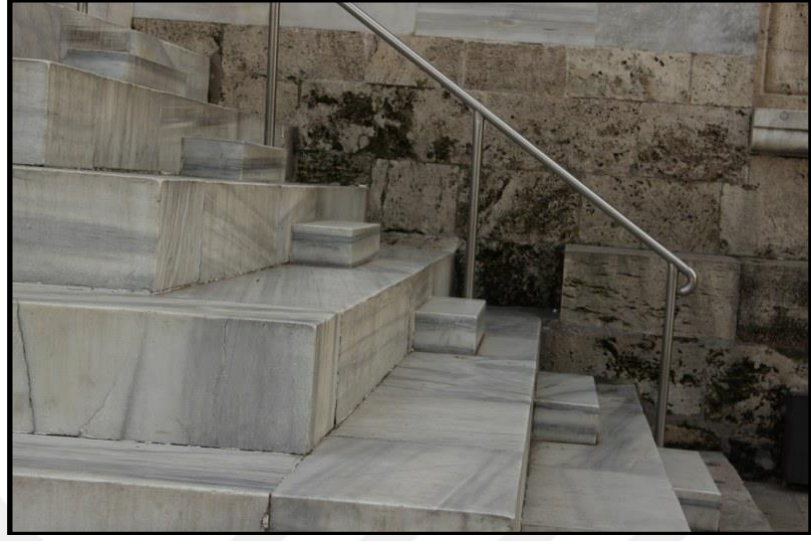
Yanlış Malzeme Seçimi;

Çalışma alanı genelinde yanlış zemin malzemesi kullanımına örnek olarak Arnavut kaldırımı, parke taş kullanımını ve mermer zemin kullanımını örnek gösterebiliriz. Arnavut kaldırımı parke taş yüzeylerin bozulmalara müsait olması neticesinde zemin bütünlüğünü kaybetmesi ile mermer zeminlerin özellikli yağış durumunda kaygan hal alması güvenli bir şekilde erişilebilirliği engellemektedir.

Şekil 6.2: Yanlış malzeme seçimi kaynaklı problem örneğı



Şekil 6.3: Yanlış malzeme seçimi kaynaklı problem örneği



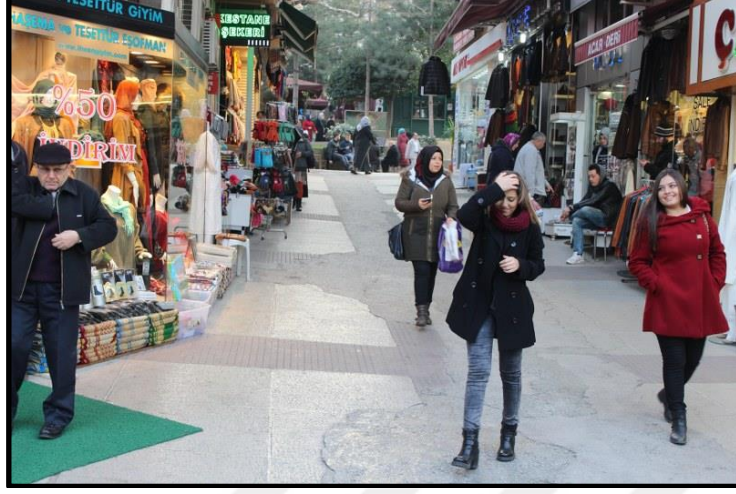
Şekil 6.4: Yanlış malzeme seçimi kaynaklı problem örneği



Zemin Malzemesi Tahribatı

Dış mekan zemin kaplamaları çok çeşitli olmakla birlikte, iklim koşulları, kullanım yoğunluğu ve kullanım çeşitliliği gibi sebeplerle çok hızlı deforme olabilmektedir. Aynı zamanda zeminin sürekliliği ve güvenliği erişilebilirlik için çok önemli bir unsurdur. Zemin bozukluğundan kaynaklanan kazalar bireylerde geçici yada kalıcı sakatlanmalara sebebiyet vermektedir.

Şekil 6.5: Zemin malzemesi tahribatı kaynaklı problem örneği



Şekil 6.6: Zemin malzemesi tahribatı kaynaklı problem örneği



Şekil 6.7: Zemin malzemesi tahribatı kaynaklı problem örneği



Şekil 6.8: Zemin malzemesi tahribatı kaynaklı problem örneği



Şekil 6.9: Zemin malzemesi tahribatı kaynaklı problem örneği



Şekil 6.10: Zemin malzemesi tahribatı kaynaklı problem örneği



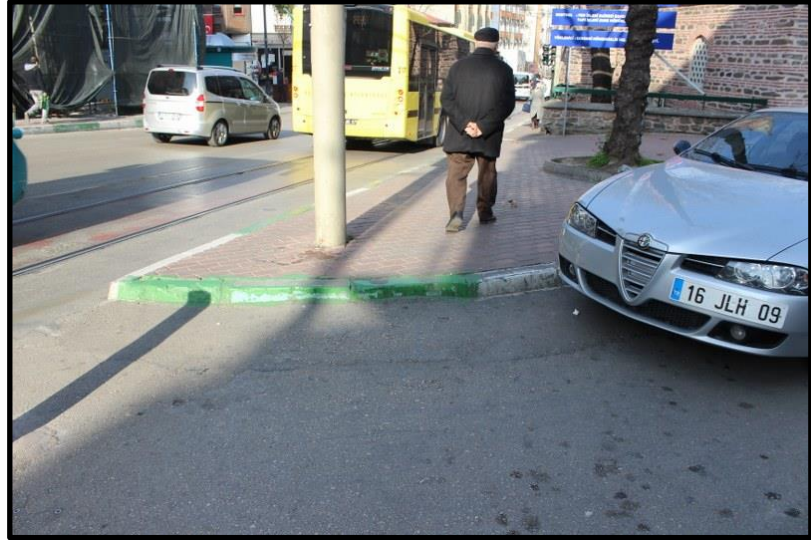
Kaldırım Kenarları

Aynı ulaşım aksı üzerinde taşıtların ve yayaların birbirlerinin güvenliğine zarar vermeden dolaşımını sağlayan alan kaldırımlardır. Ve kaldırım kenarları bu iki kullanımını birbirinden ayıran sınır olarak tarif edilebilir.

Şekil 6.11: Kaldırım kenarları kaynaklı problem örneği



Şekil 6.12: Kaldırım kenarları kaynaklı problem örneği



6.2. YAYA TRAFİK İLİŞKİSİNE BAĞLI PROBLEM TESPİTLERİ

Yaya trafik ilişkisine bağlı problem tespiti çalışmasının yapılma amacı; yaya erişiminde yaya ve trafik ilişkisi incelenerek, yaya erişilebilirliğini kısıtlayan sebeplerin incelenmesidir. Kullanıcıların hareketini kısıtlayacak noktalar tespit edilmiştir. Tüm kullanıcıların çalışma alanındaki erişilebilirliğini kısıtlayan yaya ve trafik ilişkisine bağlı problemler tespit edilmiş, Buna göre yaya trafik ilişkisine bağlı problemler (şekil 6.1.)’ de belirtildiği gibi altı başlıkta incelenmiştir.

Rampa Eksikliği

Erişilebilir mekan tasarımının çok önemli bir parçası olan rampalar hem tekerlekli sandalye kullanan bireylerin hem de bebek arabası pazar arabası gibi araç kullanan bireylerin erişimi için çok önemlidir. Bir alanın anlamıyla erişilebilir bir alan olabilmesi için her türlü kot farkının rampa ve yardımcı unsurlarla bağlanabilir olması gerekmektedir. Çalışma alanı içinde tespit edilen rampa eksiklikler arazi çalışmaları esnasında çekilen fotoğraflar ile aşağıda aktarılmaktadır.

Şekil 6.13: Rampa eksikliği kaynaklı problem örneği



Şekil 6.14: Rampa eksikliği kaynaklı problem örneği



Şekil 6.15: Rampa eksikliği kaynaklı problem örneği



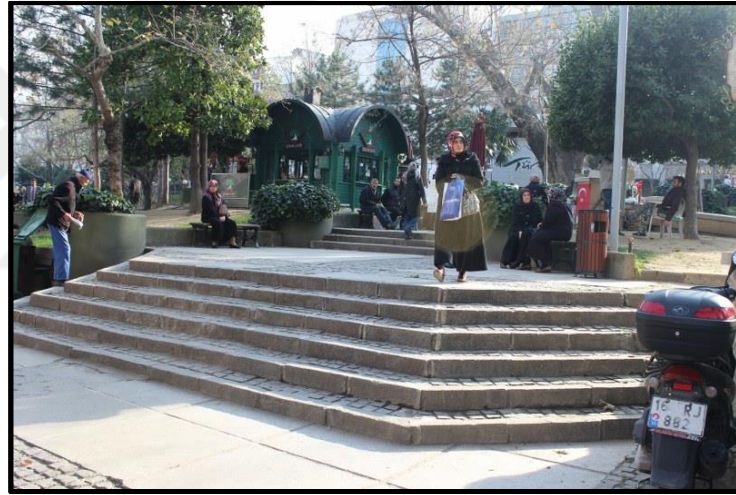
Şekil 6.16: Rampa eksikliği kaynaklı problem örneği



Şekil 6.17: Rampa eksikliği kaynaklı problem örneği



Şekil 6.18: Rampa eksikliği kaynaklı problem örneği



Şekil 6.19: Rampa eksikliği kaynaklı problem örneği



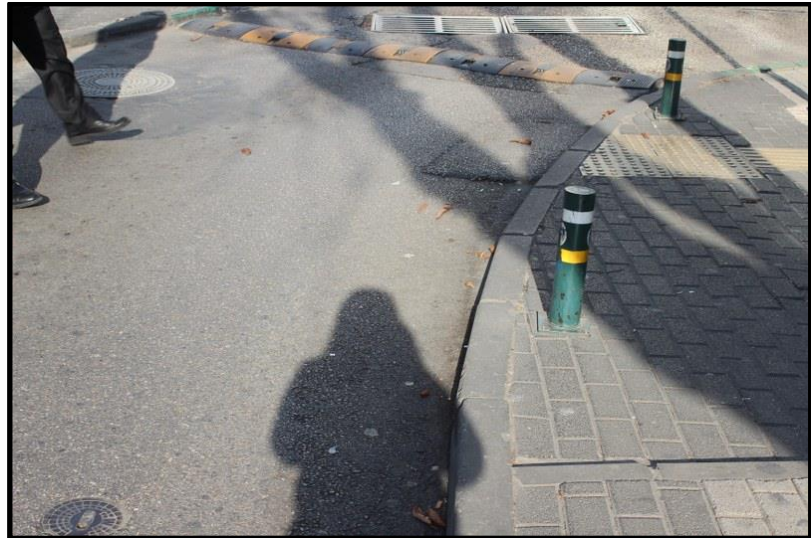
Yanlış Rampa Uygulamaları

Erişilebilirlik kavramı içinde rampaların önemine önceki bölümlerde değinmekle birlikte, rampaların kullanılabilir ve güvenli olması hususundan da bahsetmiştik. Ancak çalışma alanında yapılan rampa uygulamalarının standartlara uymadığı tespit edilmiştir. Çalışma alanı içinde tespit edilen yanlış rampa uygulamaları arazi çalışmaları esnasında çekilen fotoğraflar ile aşağıda aktarılmaktadır.

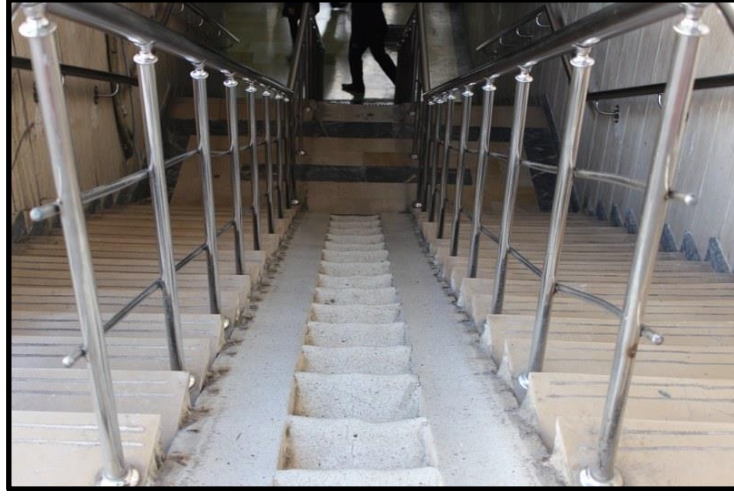
Şekil 6.20: Yanlış rampa uygulamaları kaynaklı problem örneği



Şekil 6.21: Yanlış rampa uygulamaları kaynaklı problem örneği



Şekil 6.22: Yanlış rampa uygulamaları kaynaklı problem örneği



Şekil 6.23: Yanlış rampa uygulamaları kaynaklı problem örneği



Şekil 6.24: Yanlış rampa uygulamaları kaynaklı problem örneği



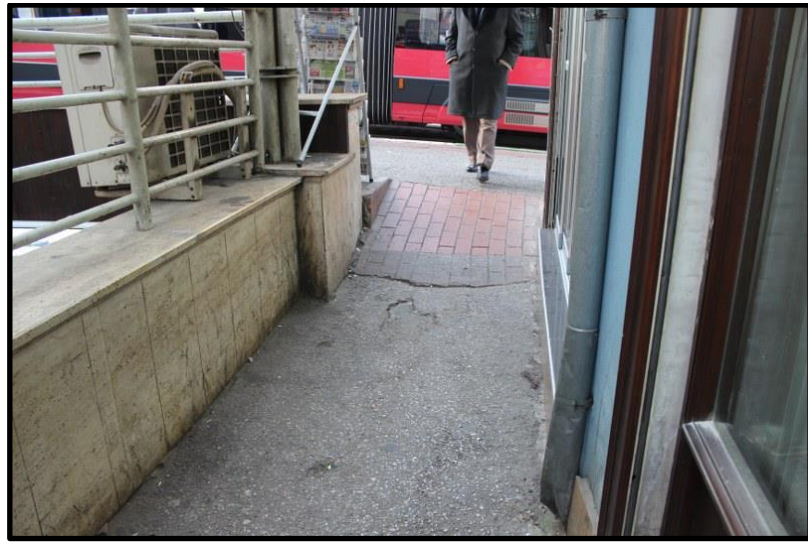
Şekil 6.25: Yanlış rampa uygulamaları kaynaklı problem örneği



Yetersiz Yol Genişliği

Çalışma alanı içinde erişilebilirlik standartlarına göre bireylerin dolaşımını sağlayacağı minimum genişlik göz önüne alındığında bazı mekanların bunun altında kaldığı tespit edilmiştir. Çalışma alanı içinde tespit edilen yol genişliği yetersiz olan alanlar arazi çalışmaları esnasında çekilen fotoğraflar ile aşağıda aktarılmaktadır.

Şekil 6.26: Yetersiz yol genişliği kaynaklı problem örneği



Şekil 6.27: Yetersiz yol genişliği kaynaklı problem örneği



Şekil 6.28: Yetersiz yol genişliği kaynaklı problem örneği



Yaya Alanı İşgali

Bursa tarihi hanlar bölgesinde ve çevreleyen ulaşım aksları üzerinde zemin kullanımı ticaret olduğundan yaya mekanlarına taşan bir çok unsur tespit edilmiştir. Çalışma alanı içinde tespit edilen işgal unsurları arazi çalışmaları esnasında çekilen fotoğraflar ile aşağıda aktarılmaktadır.

Şekil 6.29: Yaya alanları işgali kaynaklı problem örneği



Şekil 6.30: Yaya alanları işgali kaynaklı problem örneği



Şekil 6.31: Yaya alanları işgali kaynaklı problem örneği



Şekil 6.32: Yaya alanları işgali kaynaklı problem örneği



Şekil 6.33: Yaya alanları işgali kaynaklı problem örneği



Şekil 6.34: Yaya alanları işgali kaynaklı problem örneği



Şekil 6.35: Yaya alanları işgali kaynaklı problem örneği



Şekil 6.36: Yaya alanları işgali kaynaklı problem örneği



Şekil 6.37: Yaya alanları işgali kaynaklı problem örneği



Şekil 6.38: Yaya alanları işgali kaynaklı problem örneği



Şekil 6.39: Yaya alanları işgali kaynaklı problem örneği



Şekil 6.40: Yaya alanları işgali kaynaklı problem örneği



Yönlendirici Eleman Eksikliği

Özürli bireylerin, özellikle görme ve işitme özürlü olan bireylerin güvenli dolaşmasının sağlanabilmesi için kullanım değişiklikleri başta olmak üzere sıkça uyarılmaları gerekir. Çalışma alanı içinde tespit edilen yönlendirici eleman eksikliği arazi çalışmaları esnasında çekilen fotoğraflar ile aşağıda aktarılmaktadır.

Şekil 6.41: Yönlendirici eleman eksikliği kaynaklı problem örneği



Şekil 6.42: Yönlendirici eleman eksikliği kaynaklı problem örneği



Şekil 6.43: Yönlendirici eleman eksikliği kaynaklı problem örneği



Şekil 6.44: Yönlendirici eleman eksikliği kaynaklı problem örneği



Şekil 6.45: Yönlendirici eleman eksikliği kaynaklı problem örneği



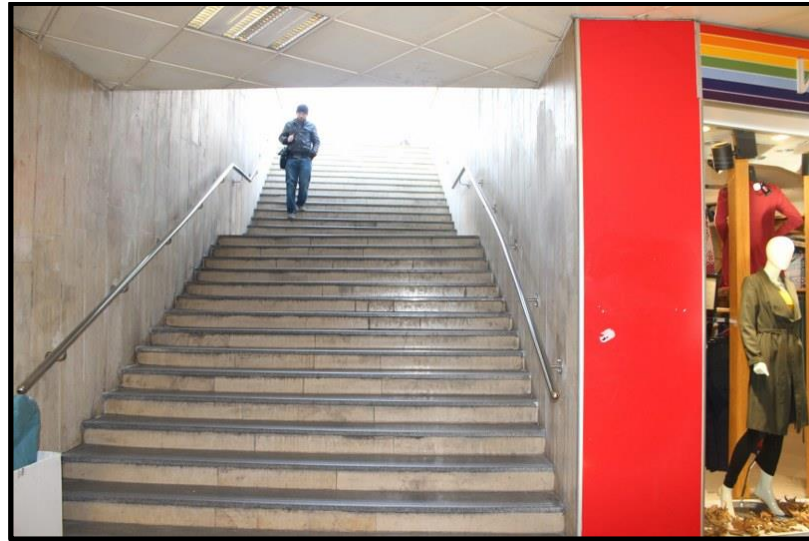
Erişimsiz Alt Geçit ve Hanların Giriş, İniş ve Çıkışları

Atatürk Caddesi üzerinden otobüs, tramvay yada dolmuş ile hanlar bölgesine ulaşmak isteyen bireylerin kot farkından dolayı bölgeye girişi ancak altgeçitler ile sağlanmakta olup, bu alt geçitler aynı zamanda yer altı çarşısı olarak kullanılmaktadır. Ve yine hanlar bölgesindeki hanların iç kullanımları kot farkı ve katlı kullanım sebebiyle merdivenli olarak tasarlanmıştır. Söz konusu alanda aşılması gereken bolca merdivenli alan bulunmaktadır. Çalışma alanı içinde tespit edilen alt geçit ve hanlardaki erişim problemleri arazi çalışmaları esnasında çekilen fotoğraflar ile aşağıda aktarılmaktadır.

Şekil 6.46: Erişimsiz giriş ve çıkışlardan kaynaklı problem örneği



Şekil 6.47: Erişimsiz giriş ve çıkışlardan kaynaklı problem örneği



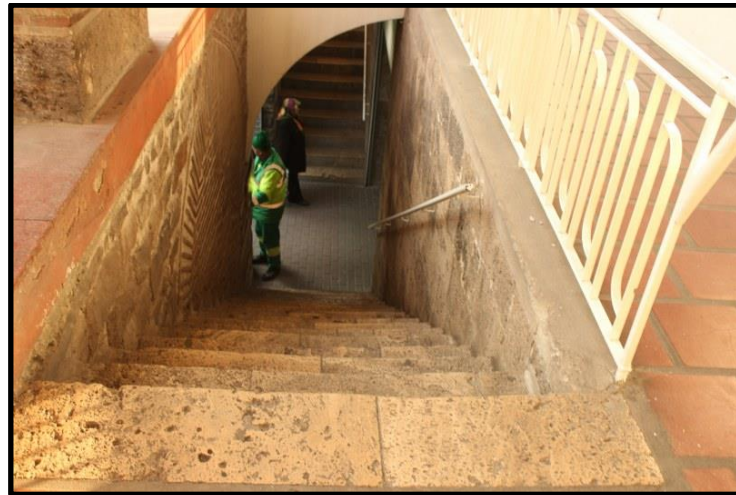
Şekil 6.48: Erişimsiz giriş ve çıkışlardan kaynaklı problem örneği



Şekil 6.49: Erişimsiz giriş ve çıkışlardan kaynaklı problem örneği



Şekil 6.50: Erişimsiz giriş ve çıkışlardan kaynaklı problem örneği



6.3. KENT DONATILARINA BAĞLI PROBLEMLERİN TESPİTİ

Çalışma alanı sınırları içinde tespit edilen kent donatıları aydınlatma araçları, elektrik direkleri, doğalgaz kutuları, yangın muslukları, rögar, mazgal, otobüs durakları, tramvay durakları, telefon kulübeleri, büfeler, oturma bankları ve bankamatiklerdir. Bu kullanımlar dan kaynaklı erişim problemleri arazi çalışmaları esnasında çekilen fotoğraflar ile aşağıda aktarılmaktadır.

Şekil 6.51: Kent donatıları kaynaklı problem örneği



Şekil 6.52: Kent donatıları kaynaklı problem örneği



Şekil 6.53: Kent donatıları kaynaklı problem örneği



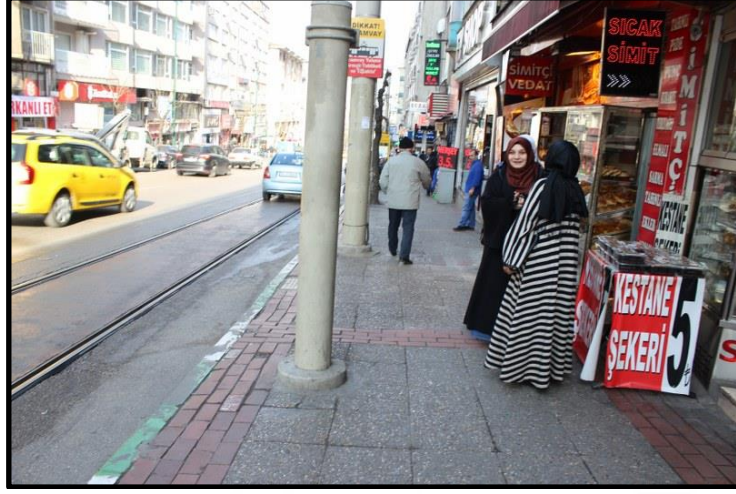
Şekil 6.54: Kent donatıları kaynaklı problem örneği



Şekil 6.55: Kent donatıları kaynaklı problem örneği



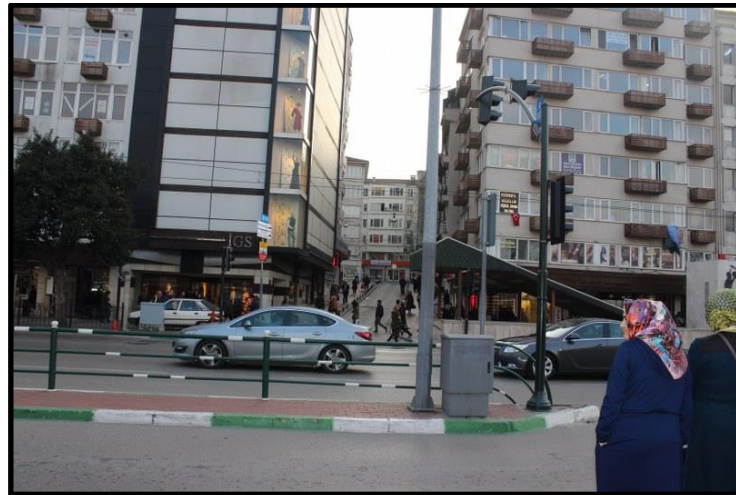
Şekil 6.56: Kent donatıları kaynaklı problem örneği



Şekil 6.57: Kent donatıları kaynaklı problem örneği



Şekil 6.58: Kent donatıları kaynaklı problem örneği



Şekil 6.59: Kent donatıları kaynaklı problem örneği



Şekil 6.60: Kent donatıları kaynaklı problem örneği



6.4. DOĞAL ENGELLERE BAĞLI PROBLEMLERİN TESPİTİ

Çalışma alanı sınırları içinde doğal engellere dayalı unsurlar olarak karşımıza bitkisel peyzaj elemanları ve topoğrafya gelmektedir. Çalışma alanı sınırları içinde arazi çalışmaları ile tespit edilen problemler aşağıda fotoğraflar ile aktarılmaktadır.

Şekil 6.61: Doğal engeller kaynaklı problem örneği



Şekil 6.62: Doğal engeller kaynaklı problem örneği



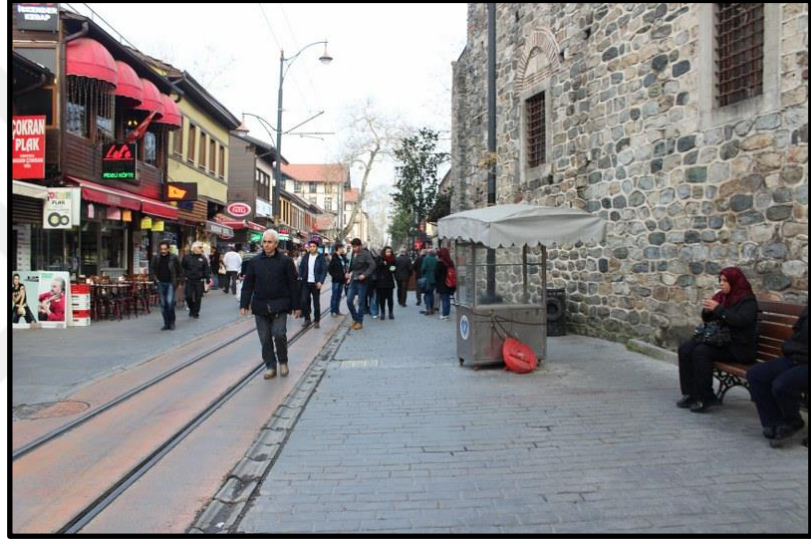
Şekil 6.63: Doğal engeller kaynaklı problem örneği



6.5. DİĞER ENGELLERE BAĞLI PROBLEMLERİN TESPİTİ

Çalışma alanı içinde tespit edilen ve kategorize edilemeyen diğer erişilebilirliği engelleyen problem unsurları, çöp ve geri dönüşüm kutuları, bina girişleri, baba ve mantarlar, çiçeklik, reklam panoları, bariyerler, seyyar satıcılar, yağmur olukları, inşaatlar şeklindedir. Bu unsurlar kısa süreli olabildiği gibi kalıcıda olabilir. Çalışma alanı sınırları içinde arazi çalışmaları ile tespit edilen diğer engellere bağlı problemler aşağıda fotoğraflar ile aktarılmaktadır.

Şekil 6.64: Diğer engeller kaynaklı problem örneği



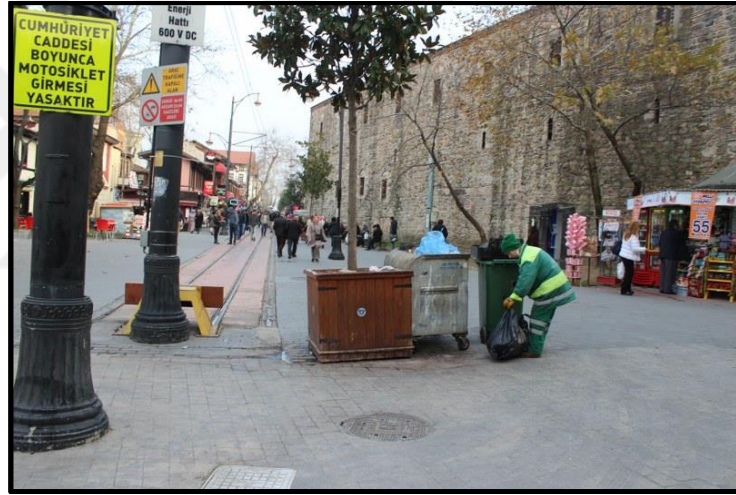
Şekil 6.65: Diğer engeller kaynaklı problem örneği



Şekil 6.66: Diğer engeller kaynaklı problem örneği



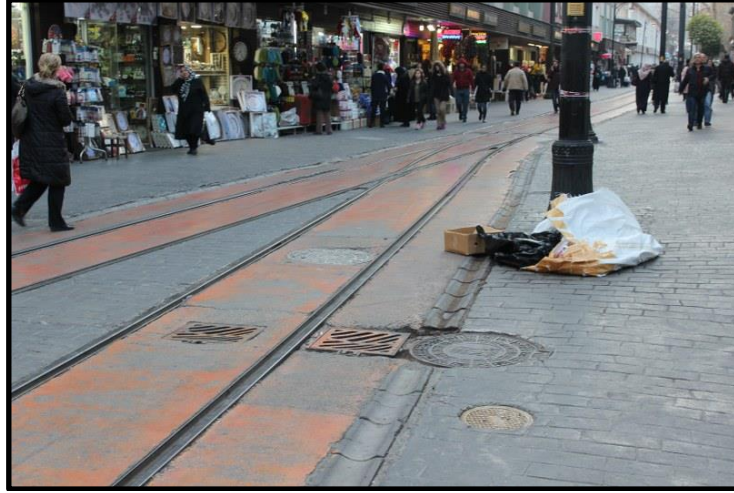
Şekil 6.67: Diğer engeller kaynaklı problem örneği



Şekil 6.68: Diğer engeller kaynaklı problem örneği



Şekil 6.69: Diğer engeller kaynaklı problem örneği



Şekil 6.70: Diğer engeller kaynaklı problem örneği



Şekil 6.71: Diğer engeller kaynaklı problem örneği



Şekil 6.72: Diğer engeller kaynaklı problem örneği



Şekil 6.73: Diğer engeller kaynaklı problem örneği



Şekil 6.74: Diğer engeller kaynaklı problem örneği



Şekil 6.75: Diğer engeller kaynaklı problem örneği



Şekil 6.76: Diğer engeller kaynaklı problem örneği



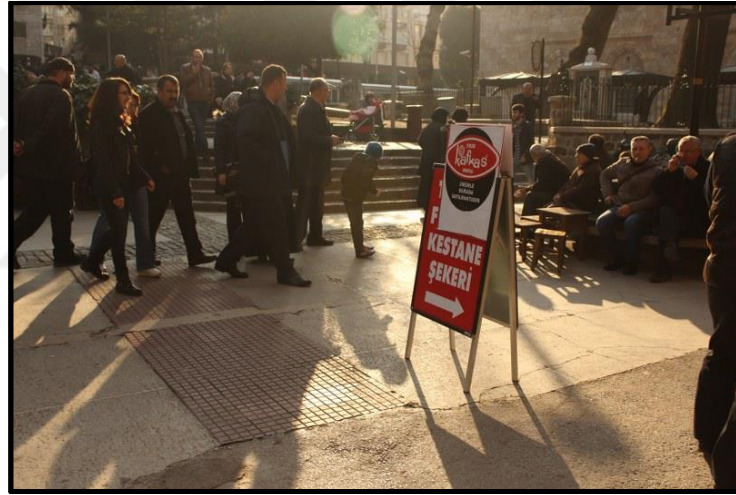
Şekil 6.77: Diğer engeller kaynaklı problem örneği



Şekil 6.78: Diğer engeller kaynaklı problem örneği



Şekil 6.79: Diğer engeller kaynaklı problem örneği



Şekil 6.80: Diğer engeller kaynaklı problem örneği



7. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Çalışma Alanının Erişilebilirlik Bağlamında Değerlendirilmesi Tüm kullanıcıların erişilebilirlik gereksinimleri doğrultusunda yapılan saha çalışmasında tespit edilen fiziksel çevredeki problemler, çalışma alanı sınırlarında kalan Bursa tarihi hanlar bölgesi, ve Cumhuriyet Caddesi, İnönü Caddesi, Atatürk caddesi ve Cemal Nadir caddesinde yapılmıştır.

Çalışma alanı içindeki alan veya akslarda karşılaşılan sorunların bulunduğu noktalar ve yoğunlaştığı bölgeler, BM ve diğer standartlardaki karşılığı irdelenerek tespit edilmiştir. Bu Çalışma Alanın tamamında yapılan arazi çalışması neticesinde elde edilen fotoğraflar ile yüzeye, yaya trafik ilişkisine, altyapı ve servis donatılarına, doğal elemanlara, ve diğer elemanlara bağlı problemlerin tümünü tespit etmek ve bütün alanda görmek hangi akslarda hangi tür fiziksel çevre probleminin olduğunu tespit etmek amaçlanmıştır.

Buna göre;

Bursa Tarihi hanlar bölgesinde en önemli fiziksel çevre problemi yüzeye bağlı problemdir. Özellikle Orhangazi Meydanında ve kapalı çarşı bağlantı noktalarında bulunan yüzeyin döşemesi, hareket kısıtı olan bireylerin erişimini engellemektedir.

Yine Alan genelinde en önemli fiziksel çevre problemi özellikle yaya trafik ilişkisine bağlı problemler olup yaya geçi noktalarında yeteri kadar uyarıcı elemanlarının olmaması ve rampa eksikliği olarak sıralanabilir.

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

Kentteki tüm kullanıcılar fiziksel, sosyal ve ekonomik farklılıkları fiziksel mekana yansımaktadır. Aynı şekilde de kenti oluşturan tüm fonksiyonlar erişilebilirliği de etkilemektedir. Kamusal mekanların erişilebilirliği sağlanmadığında, özellikle boyutsal, hareketsel, idrak-algisal olarak çeşitlilik gösteren kullanıcıların fiziksel mekana erişimi ve kente katılımı kısıtlanmaktadır. Ne yazık 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, yaşı, çocuklu kullanıcılar) göz önüne alınarak fiziksel çevreler özellikle kamusal alan ve mekanlar oluşturulmamaktadır.

Nitekim herkesin hayatının bir bölümünde kalıcı yada geçici belirli bir engelle karşılaştığı düşünülecek olursa, 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.



KAYNAKÇA

- Akad, S. 2007. *Kentsel Açık Alanlarda Kullanım sonrası Değerlendirme: İzmir Sahil bantları 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.
- Arcan& Evci, 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.
- Aşık, Şakir. 2008. *Japonya Kobe Kenti Gezisi Kişisel Arşivi*. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Kobe
- Ataman, Alpaslan. 2000. *Bir Göz Yapıdan Külliye: Osmanlı Külliyelerinde Kamusal Mekan Mantığı*. İstanbul : Mimarlar Tasarım Yayınları.
- Aydınlı, S., 1996. *Mekansal Değerlendirmede Algısal 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.
- Bayazit, N. 1982. *Tasarılama Teorileri ve Metotları: Planlamaya ve Tasarılamaya Katılma*. İstanbul: İ.T.Ü. Matbaası, 1982. s. 214.
- Benevolo, K. 1980. *The History of The City*. London : Scholar Press, 1980.
- 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]
- Boduroğlu, Senay. 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.
- BBB, Bursa Alan Başkanlığı. 2013. *Bursa ve Cumalıkızık Yönetim Planı, Bursa 2013*
- İlgin 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.
- Çulcuoğlu G. Oğuz D. 2000. *peyzaj tasarımının değerlendirilmesinde kullanılabilecek kalite kriterleri*. Ankara : s.n., 2000. s. 85-90.
- 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.
- Evcil, A.Nilay. 2009. *Kentiçi Ulaşım Üstyapı (Operasyon) Çalıştayı Yaya, Bisikletli Ve Fiziksel Dezavantajlı Grupların Erişim Ve Ergonomisi Alt Grubu için 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.
- 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.1. : 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. : Y.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, 1991. Cilt YTÜ Kütüphanesi.
- Gökgür, Pelin. 2008. *Kentsel Mekanda Kamusal Alanın Yeri*. İstanbul: Bağlam Yayıncılık.
- Hasol, D. 1993. *Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü*. İstanbul : Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, 1993.
- İBB, Etüd ve Projeler Müdürlüğü. 2010. *İstanbul Araç ve Yaya Yolları Kentsel Tasarım Rehberi*. İstanbul : s.n., 2010.
- İBB Arşivi, CBS. 2009. *Ulaşım Analizi*. İstanbul : İBB-., 2009.

- Kaplan, Hülagü. 2007. Kentsel mekanların erişebilirliği 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.
- Keleş, R. 1990. *Genel Kavram ve Tanımlar, Kentleşme Politikaları*. Ankara : İmge Kitapevi.
- 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.
- MacDonald, W. J. 1986 . *The Architecture of the Roman Empire*. Yale University Press. 1986 , vol: 2, s. s. 51.
- Moughtin, C. 1992. *Urban Design: Street and Square*. Butterworth Architecture.
- Nasar, J.L. 1994. Urban design aesthetics. *Environment and Behaviour*. 1994, Cilt 26 , 3, s. 377-401.
- Özdeş, G. 1998. *Türk Çarşıları*. Ankara : Tepe inşaat Sanayi A.ş, 1998.
- 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.
- 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.
- Southworth, M. 1987. *Theory and practice of contemporary urban design: A lookat recent urban design plans*. University of California. California : Berkeley Press, 1987.
- 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 ilişkin Kanun Hükmünde Kararnameler*. Ankara : s.n., 1997. s. 1-16.
- T.D.K. 1979. *Türk Dil Kurumu Yayınları Sözlüğü*. Ankara : Türk Dil Kurumu, 1979.
- TİPİ, B.Ç. 1998. *Engelliler İçin Mimari Düzenlemeler*. İstanbul : s.n., 1998.
- 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. *gehir İçi Yollar-Özürlü ve Yaşlılar için Sokak, Cadde , Meydan ve Yollarda Yapısal Önlemler ve işaretlemelerin Tasarım Kuralları*. Ankara : s.n., 1999. Türk Standardı. TS 12576.
- Türk Dil Kurumu. 1986. *TÜRKÇE SÖZLÜK*. ANKARA : T.D.K., 1986. s. 689-892.
- Uzun, Ş. & Köklük, N. 2003 . Osmanlı Kentinde Mekânın Kamusalılığı. *Bursa Yapı ve Yaşam Kongresi*. 2003 .
- Uzun, İnci. 2006. Kamusal Açık Mekan: Kavram ve Tarihe Genel Bakışı. *Ege Mimarlık*. 2006, Cilt 4, 59.
- Ünügür, Mete. 1989. *Bina Tasarımının Temel İlkeleri*. İstanbul : İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi, 1989. s. 77.
- 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).
- Yürekli, F. 1977. *Çevre görsel değerlendirmesine ilişkin bir yöntem araştırması*. İstanbul : Y.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü., 1977. Doktora Tezi.
- Zukin, S. 1995. *The Cultures of Cities*. Cambridge, Massachusetts : Blackwell Publisher Inc. Oxford, 1995.