

**T.C.  
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**KENT MEKÂNININ DÖNÜŞÜMÜNDE  
ERİŞEBİLİRLİK SORUNSALI: ULAŞIMDA  
ERİŞEBİLİRLİK VE KONYA TARİHİ KENT MERKEZİ**

**Yüksek Lisans Tezi**

**HÜSEYİN AVNİ GEZGİN**

**İSTANBUL, 2014**



**T.C.**  
**BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**  
**FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**  
**KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ**

**KENT MEKÂNININ DÖNÜŞÜMÜNDE**  
**ERİŞEBİLİRLİK SORUNLARI: ULAŞIMDA**  
**ERİŞEBİLİRLİK VE KONYA TARİHİ KENT MERKEZİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Hüseyin Avni GEZGİN**

**Tez Danışmanı: Doç. Dr. Pelin Pınar ÖZDEN**

**TC.**  
**BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**  
**KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ**

Tezin Adı: Kent Mekânının Dönüşümünde Erişebilirlik Sorunsalı: Ulaşımda Erişebilirlik ve Konya Tarihi Kent Merkezi

Öğrencinin Adı Soyadı: Hüseyin Avni GEZGİN

Tez Savunma Tarihi: 14 / 04 / 2014

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

Doç. Dr., F. Tunç BOZBURA  
Enstitü Müdürü

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

Prof. Dr., Mustafa İLICALI  
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

Doç. Dr. Pelin Pınar ÖZDEN

Üye

Doç. Dr. Hülya YAKAR

Üye

Yrd. Doç. Dr. Nilgün CAMKESEN

.....

.....

.....

## TEŐEKKÜR

Gündeliğin ve primitif olanın peşinde koştururken ilmin aydınlatıcı, yüce ve kavrayıcı yanını hayatıma dahil etmek isteyen ve bunun için beni yönlendiren ve bilimsel katkılar sağlayan, hiçbir zaman yardımını esirgemeyen tez danışmanım ve değerli hocam Doç. Dr. Pelin Pınar ÖZDEN Hanım'a sevgi ve minnet borcum ile...

Araştırma sürecinde bilgi ve tecrübelerini aktararak tezimin şekillenmesinde önemli katkıları olan Doç. Dr. Hülya YAKAR hocama ve Yrd. Doç. Dr. Nilgün CAMKESEN hocama teőekkürlerimi sunarım.

Teknik konularda ve tez sürecindeki yoğunlukta yardımını ve katkılarını esirgemeyen, akademik donanımın pratik hayata aktarılmasını sevinçle karşılayan, başta KBB Fen İşleri Daire Başkanı Mimar Sn. H.Selim BÜYÜKKARAKURT'a, Yol Yapım Şube Müdürü Sn. İnş. Müh. Mustafa ARSLAN'a ve mesai arkadaşlarımdan Sn. İnş.Yük.Müh. Hasan Erdem YAVUZ'a, Sn. Jeo. Müh. Bülen CURA'ya ve Sn. İnş. Müh. Yasin ŞİRİN'e teőekkürü bir vazife addederim.

İstanbul, 2014

Hüseyin Avni GEZGİN

## ÖZET

KENT MEKANININ DÖNÜŞÜMÜNDE ERİŞEBİLİRLİK SORUNSALI:

ULAŞIMDA ERİŞEBİLİRLİK VE KONYA TARİHİ KENT MERKEZİ

Hüseyin Avni GEZGİN

Kentsel Sistemler Ve Ulaşım Yönetimi

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Pelin Pınar ÖZDEN

Mart 2014, 97 sayfa

İnsan tabiatı gereği hayatını ikame ve idame ettirebilmek için sürekli bir ihtiyaç içerisinde bulunmaktadır. Bu ihtiyaçlar insanın fiziksel yapısının sağlığı açısından gerekli olan şeyler olduğu gibi sosyal yapısının inşa edilmesi için elzem olan fonksiyonlar da olabilirler.

Tüm bu ihtiyaçların giderilmesi ve hayati fonksiyonların devam ettirilebilmesinde; ihtiyaç duyulan nesne, mekan veya olgunun insan hayatına dahil edilebilmesi; varlığı bir temel görevi üstlenen ve çoğu zaman insan algısından uzak olan “erişebilirlik” kavramı ile mümkündür. Erişebilirliği insanların gerekli tesislere, ürünlere ve etkinliklere ulaşabilme kolaylığı olarak ta tanımlayabiliriz. Araştırmalarda erişim, erişilebilir, erişilebilirlik sözcükleri yaygın olarak: Bir yerden, başka bir yere istenilen sürede, ekonomik, güvenli, konforlu ve çevresine zarar vermeden gidebilmek, gidilecek yerin yakınına yaklaşabilmek şeklinde ifade edilmektedir. Halbuki bu tür tanımlar daha çok ulaşılabilirlikle alakalıdır. Dolayısıyla ulaşılabilirlik ancak erişebilirliğin bir bölümü olarak incelenebilir.

Erişebilirliğin - Uzaklığın yorumlanmasında farklı seçenekler, farklı kentsel dönüşüm araştırmalarını gündeme getirmektedir. Algılama uzaklığı, sıklık, yoğunluk bu kapsamda tartışılmaktadır. “Gözden ırak olan, gönülden de ırak olur” deyimini uzaklıkla başımıza geleceklere ifade ederken, “Akıl var ızan var” deyimini ise her türlü projede akılcı davranışın önemini vurgulamaktadır. ‘İzan’ kelimesi ise sahip olduğu mana itibari ile bu deyimde çok sarsıcı bir mühendislik kelimesi olarak durmaktadır. Sunduğum kentsel dönüşüm ve erişilebilirlik hakkındaki tezimin yeni planlama stratejilerinin seçilmesinde faydalı olmasını umuyorum.

**Anahtar Kelime:** Erişebilirlik, Kentsel Dönüşüm, Ulaşım, Şehir

## ABSTRACT

### TRANSFORMATION OF URBAN SPACES ACCESSIBILITY PROBLEMS: ACCESSIBILITY IN TRANSPORTATION AND KONYA HISTORICAL URBAN

Hüseyin Avni GEZGİN

Urban Systems and Transport Management  
Supervisor: Assoc. Dr. Pelin Pınar Özden  
March 2014, 97 pages

Due to the human nature, human is in a constantly need; to substitute and to sustain his life. As well as these needs are essential for the health of human physical structure, also these functions may be essential for the construction of social structure.

All these needs to overcome and vital functions to be retained; much needed object, space or mature human life to be included; with the presence of which is claimed a basic mission and often far away from the human perception “accessibility” concept possible. Accessibility can be defined as the ease of people access to appropriate facilities, products and events. In the researches access, accessible, accessibility words commonly expressed as: to go from one place to another place within the required deadlines, affordable, safe, comfortable and without harming the environment , able to approach near the place to go.

However, such definitions are associated with more the transportability. Therefore transportability just can be viewed as part of accessibility. Accessibility raises, new options in the distance interpretation, new researchs in the urban transformation. Detection distance, frequency, intensity, are discussed in this context. While the phrase “Out of sight, out of mind” expressing what will happen to ourselves in the future ; the phrase “There is mind, there is logic” emphasizes the importance of rational behavior in every project. As the word “Logic has a significance in this phrase stands as a very staggering engineering word.

I hope to be useful with my presented thesis on urban regeneration and accessibility for the selection of the new planning strategy.

**Keywords** Accessibility, Urban Transformation, Transportation, City

## İÇİNDEKİLER

ŞEKİLLER.....	ix
KISALTMALAR .....	xiii
1. GİRİŞ .....	1
2. ERİŞİLEBİLİRLİK SORUNUNA KAVRAMSAL VE KURAMSAL YAKLAŞIM .....	3
2.1 ERİŞEBİLİRLİĞİN ULUSLARARASI HUKUK BOYUTU.....	3
2.1.1 Birleşmiş Milletlerde Erişebilirlik .....	4
2.1.2 Avrupa Konseyi'nde Erişebilirlik.....	4
2.2 TÜRKİYE'DE ENGELLİLER MEVZUATI VE ERİŞEBİLİRLİK .....	5
2.2.1 Yasal Önlemler.....	5
2.2.1.1 Fiziksel çevre ve ulaşım.....	6
2.2.1.2 Ayrımcılık yasağına aykırılık-erişebilirlik ilişkisi.....	6
2.2.1.3 Bilgiye erişebilirlik .....	7
3. KENT MEKANININ DÖNÜŞÜMÜ VE ERİŞEBİLİRLİK İLİŞKİSİNE BAKIŞ ..	8
3.1 KENTSEL DÖNÜŞÜM KAVRAMI.....	8
3.2 KENTSEL DÖNÜŞÜM ve ERİŞEBİLİRLİK İLİŞKİSİ .....	9
3.3 ERİŞİLEBİLİR KENT STANDARTLARI VE TASARIM PROTOTİPLERİ .....	10
3.3.1 Yaya Yolları ve Kaldırımlar .....	10
3.3.1.1 Yaya kaldırım genişliği .....	10
3.3.1.2 Yaya kaldırımının eğimi .....	12
3.3.1.3 Yaya kaldırımının yüzeyi / kaplaması.....	12
3.3.1.4 Yaya kaldırımındaki ağaçlar, kent mobilyaları.....	15
3.3.2 Yer çizgileri .....	17
3.3.3 Açık ve Yeşil Alanlar .....	17
3.3.3.1 Kent mobilyaları .....	17



3.3.4 Ulaşılabilir güzergah (TS 9111).....	19
3.3.4.1 Binalara giriş.....	20
<b>3.4 KONYA KENT MEKANININ ERİŞEBİLİRLİK İLKELESİ</b>	
<b>DOĞRULTUSUNDAKİ DÖNÜŞÜMÜNDEN KESİTLER.....</b>	<b>22</b>
3.4.1 Mevcut Durum ve Engellerin Tespiti.....	23
3.4.2 Erişilebilirliğin Sağlanması İçin Yapılan Düzenlemeler.....	25
3.4.3 Erişilebilirlik Yönetmeliklerine Uygun Yürütülen Projeler .....	28
3.4.3.1 Belediye önü rampalı üstgeçit projesi.....	28
3.4.3.2 Büyükşehir belediyesi önündeki yer altı geçiti.....	30
3.4.3.3 Kültürpark projesi.....	31
3.4.3.4 Konya şehir merkezinde erişilebilirlik ilkelerine göre düzenlenen diğer bazı projelerden kesitler .....	39
<b>4. ERİŞİLEBİLİRLİK SORUNUNA ULAŞIMDA ERİŞEBİLİRLİK</b>	
<b>PERSPEKTİFİNDEN YAKLAŞIM VE KONYA ÖRNEĞİ.....</b>	<b>56</b>
<b>4.1 KONYA KENT YAPISI VE GELİŞİM SÜRECİ.....</b>	<b>56</b>
<b>4.2 KONYA TARİHİ KENT MERKEZİNİN ULAŞIM ANALİZİ .....</b>	<b>59</b>
4.2.1 Genel Trafik .....	59
4.2.2 Otoparklar.....	60
4.2.3 Toplulaşım.....	63
4.2.3.1 Tramvay .....	63
4.2.3.2 Otobüs .....	63
4.2.3.3 Minibüs.....	65
4.2.3.4 Servis araçları .....	66
4.2.3.5 Yaya.....	66
4.2.3.6 Bisiklet .....	68
4.2.3.7 Taksiler.....	69
4.2.3.8 Yük taşımaları ve ticari servisler.....	70
<b>4.3 ULAŞIMDA ERİŞEBİLİRLİK PERSPEKTİFİNDEN TARİHİ KENT</b>	
<b>MERKEZİNİN DÖNÜŞÜMÜ VE ERİŞEBİLİRLİK SORUNSALI.....</b>	<b>71</b>

4.3.1 Ulaşım Önerileri.....	73
4.3.2 Önerilerin Aynen Uygulanmasında Ortaya Çıkabilecek Sorunlar ....	74
4.3.2.1 Genel trafik .....	75
4.3.2.2 Toplutaşım.....	77
4.3.2.2.1 <i>Tramvay</i> .....	78
4.3.2.2.2 <i>Otobüs</i> .....	78
4.3.2.2.3 <i>Minibüs</i> .....	79
4.3.2.2.4 <i>Otoparklar</i> .....	80
4.3.2.2.5 <i>Yaya</i> .....	80
4.3.2.2.6 <i>Bisiklet</i> .....	82
4.3.2.2.7 <i>Yük taşımaları ve ticari servisler</i> .....	84
<b>4.4. KONYA TARİHİ KENT MERKEZİNİN DÖNÜŞÜMÜNDE ULAŞIM PERSPEKTİFİNDEN ERİŞEBİLİRLİK YÖNÜNDEN BİR YAKLAŞIM: KONYA TARİHİ KENT MERKEZİ ÖRNEĞİ .....</b>	<b>85</b>
4.4.1 Dolaşım Alternatifleri .....	85
4.4.1.1 Mevlana caddesinin kullanımı.....	86
4.4.1.1.1 <i>Tramvay koridoru</i> .....	86
4.4.1.1.2 <i>Otobüs koridoru</i> .....	86
4.4.1.1.3 <i>Toplutaşım koridoru</i> .....	86
4.4.1.2 Doğu-batı geçişleri.....	87
4.4.1.2.1 <i>Aziziye caddesi geçişli</i> .....	87
4.4.1.2.2 <i>Aziziye - İstanbul caddeleri geçişleri</i> .....	87
4.4.2 Sonuç ve Öneriler .....	88
<b>KAYNAKÇA.....</b>	<b>98</b>

## ŞEKİLLER

Şekil 3.1. Yaya kaldırımının minimum net genişliği ve emniyet şeritleri .....	11
Şekil 3.2. Yaya yoğunluğu -kaldırımı genişliği (cm) .....	11
Şekil 3.3. Kılavuz iz.....	12
Şekil 3.4. Kılavuz iz genişliği ve yön değiştirme. Ölçü m.dir (BM 2004) .....	13
Şekil 3.5. Yaya geçitlerinde taşıt yoluna göre bordür taşları yüksekliği. Ölçüler cm.dir (El kitabı) .....	14
Şekil 3.6. Bordür taşı yükseklikleri .....	14
Şekil 3.7. Yaya kaldırımında ağaçlandırma. Ölçüler cm.dir.( El kitabı). .....	15
Şekil 3.8. Kaldırımdaki ağaç ve donatıların etrafındaki yükseltilmiş platformlar (BM, 2004) .....	16
Şekil 3.9. Kaldırımın etrafındaki duyumsanabilir yüzeyler (BM, 2004).....	16
Şekil 3.10. Yaya yolunda baş kurtarma yüksekliği. Ölçüler cm.dir (El kitabı). .....	18
Şekil 3.11. Ulaşılabilir giriş alternatifleri.....	20
Şekil 3.12. Ulaşılabilir giriş alternatifleri.....	21
Şekil 3.13. Ulaşılabilir giriş alternatifleri.....	21
Şekil 3.14. Erişebilirlik kriterleri kapsamında düzenlenecek pilot bölge .....	22
Şekil 3.15. Büyükşehir belediyesi ve çevresi erişebilirlik planı.....	23
Şekil 3.16. Erişilebilirliği kısıtlayan durumlara örnek fotoğraflar .....	24
Şekil 3.17. Resimlerde geçici işgallerle erişebilirliğin engellendiği görülmektedir.....	24
Şekil 3.18. Erişilebilirliğin Sağlanması İçin Yapılan Düzenlemeler .....	25
Şekil 3.19. Erişilebilirliğin Sağlanması İçin Yapılan Düzenlemeler .....	25
Şekil 3.20. Erişilebilirliğin Sağlanması İçin Yapılan Düzenlemeler .....	26
Şekil 3.21. Erişilebilirliğin Sağlanması İçin Yapılan Düzenlemeler .....	26
Şekil 3.22. Erişilebilirliğin Sağlanması İçin Yapılan Düzenlemeler .....	27
Şekil 3.23. Erişilebilirliğin Sağlanması İçin Yapılan Düzenlemeler .....	27
Şekil 3.24. Erişilebilirliğin Sağlanması İçin Yapılan Düzenlemeler .....	28

Şekil 3.25. Belediye Önü Rampalı Üstgeçit Projesi .....	28
Şekil 3.26. Belediye Önü Rampalı Üstgeçit Projesi .....	29
Şekil 3.27. Belediye Önü Rampalı Üstgeçit Projesi .....	29
Şekil 3.28. Büyükşehir Belediyesi Önündeki Yer Altı Geçiti .....	30
Şekil 3.29. Kültürpark Projesi .....	31
Şekil 3.30. Kültürpark Projesi .....	32
Şekil 3.31. Kültürpark Projesi .....	32
Şekil 3.32. Kültürpark Projesi .....	33
Şekil 3.33. Kültürpark Projesi .....	33
Şekil 3.34. Kültürpark Projesi .....	34
Şekil 3.35. Kültürpark Projesi .....	34
Şekil 3.36. Kültürpark Projesi .....	35
Şekil 3.37. Kültürpark Projesi .....	35
Şekil 3.38. Kültürpark Projesi .....	36
Şekil 3.39. Kültürpark Projesi .....	36
Şekil 3.40. Kültürpark Projesi .....	37
Şekil 3.41. Kültürpark Projesi .....	37
Şekil 3.42. Kültürpark Projesi .....	38
Şekil 3.43. Kültürpark Projesi .....	38
Şekil 3.44. Kültürpark Projesi .....	39
Şekil 3.45. Gül bahçesi erişebilirlik düzenlemeleri .....	39
Şekil 3.46. Mevlana kültür merkezi erişebilirlik düzenlemeleri .....	40
Şekil 3.47. Mevlana kültür merkezi erişebilirlik düzenlemeleri .....	40
Şekil 3.48. Mevlana kültür merkezinde erişebilirlik kriterleri doğrultusunda yapılan düzenlemeler .....	41
Şekil 3.49. Mevlana kültür merkezinde erişebilirlik kriterleri doğrultusunda yapılan düzenlemeler: iç zemin yönlendirme elemanı-bina içi yönlendirme elemanları ..	41
Şekil 3.50. Mevlana kültür merkezi erişebilirlik düzenlemeleri: merdiven uygulamaları.....	42

Şekil 3.51. Mevlana kültür merkezi erişebilirlik düzenlemeleri: pürüzlü, ışık yansıtıcı iç zemin kauçuk malzemesi .....	42
Şekil 3.52. Mevlana kültür merkezi erişebilirlik düzenlemeleri: kültür merkezinin haritası.....	43
Şekil 3.53. Mevlana kültür merkezi erişebilirlik düzenlemeleri: sürekli izler .....	43
Şekil 3.54. Bilim merkezi erişebilirlik düzenlemeleri .....	44
Şekil 3.55. Konya stadyumu erişebilirlik düzenlemeleri .....	44
Şekil 3.56. Rampalı ve asansörlü yaya üst geçitleri .....	45
Şekil 3.57. Rampalı ve asansörlü yaya üst geçitleri: toplu ulaşım kartları ile kullanılması ...	45
Şekil 3.58. Rampalı ve asansörlü yaya üst geçitleri: yürüyen merdiven ve asansör bir arada uygulanmıştır .....	46
Şekil 3.59. Rampalı ve asansörlü yaya üst geçitleri: bisiklet trafiğine uygun düzenleme örnekleri.....	46
Şekil 3.60. Erişebilirlik kriterlerine uygun tanzim edilen yollar: kavşak düzenlemesi.....	47
Şekil 3.61. Erişebilirlik kriterlerine uygun tanzim edilen yollar: bisiklet yollarının ayrılması.....	48
Şekil 3.62. Erişebilirlik kriterlerine uygun tanzim edilen yollar: kod farklarının giderilmesi.....	48
Şekil 3.63. Erişebilirlik kriterlerine uygun tanzim edilen yollar: sürekli iz oluşturulması.....	49
Şekil 3.64. Erişebilirlik kriterlerine uygun tanzim edilen yollar: sürekli iz oluşturulması, etüd ve imalat aşaması .....	51
Şekil 3.65. Erişebilirlik kriterlerine uygun tanzim edilen yollar: tesis içi sürekli iz oluşturulması .....	53
Şekil 3.66. Erişebilirlik kriterlerine uygun tanzim edilen yollar: akustik sinyalizasyon sistemi .....	54
Şekil 4.1. Büyükşehir belediyesi mücavir alanı .....	56
Şekil 4.2. Konya il haritası .....	57
Şekil 4.3. Konya il haritası: tarihi kent merkezi.....	59
Şekil 4.4. Tarihi kent merkezinde park eden araçların tükettiği kentsel mekanlar .....	61

Şekil 4.5. İşyerlerinin önünde günboynu park eden araçlar.....	62
Şekil 4.6. Tarihi kent merkezinde yol yüzeyinin otopark olarak tahsisi.....	62
Şekil 4.7. Yol şeritlerinin otopark olarak kullanımı ve tahsisi.....	63
Şekil 4.8. Mevlana caddesinde otobüs yoğunluğu.....	64
Şekil 4.9. Kayalıpark otobüs duraklarının alan kullanımı .....	64
Şekil 4.10. Tarihi kent merkezindeki minibüsler .....	65
Şekil 4.11. Sarraflar yeraltı çarşısı üzerindeki geniş yaya düzenlemeleri .....	67
Şekil 4.12. Sarraflar yeraltı çarşısı girişinin yaya hareketlerini kısıtlaması.....	67
Şekil 4.13. Kapalı durakların ve bekleyen yolcuların yaya hareketlerini kısıtlaması ....	67
Şekil 4.14. Aziziye caddesi orta refüjünün standart dışı boyutları.....	68
Şekil 4.15. Tarihi kent merkezinde düzensiz olarak bırakılmış bisikletler .....	69
Şekil 4.16. Tarihi kent merkezinde taksi depolama alanı .....	70
Şekil 4.17. Yol şeritlerinin taksi depolama alanı olarak kullanılması (aziziye cad.).....	70
Şekil 4.18. Tarihi kent merkezi .....	72
Şekil 4.19. Otobüs şebekesi ve tek bir koridora hizmet veren tramvay koridoru .....	77
Şekil 4.20. Tarihi merkez alanı mevcut yol şebekesi .....	91
Şekil 4.21. Mevlana caddesinin kullanım alternatifleri .....	92
Şekil 4.22. Dolaşım şeması alternatif-1 (koruma planı önerilerine göre dolaşım şeması).....	93
Şekil 4.23. Dolaşım şeması alternatif-2 (koruma planı önerileri + istanbul caddesinin kullanımı) .....	94
Şekil 4.24. Dolaşım şeması alternatif-3 (otobüs yolu ve istanbul caddesinin kullanımı).....	95
Şekil 4.25. Trafik sayım yerleri ve değerleri.....	96
Şekil 4.26. Mevlana caddesi kuzey kısmı kesidi .....	97
Şekil 4.27. Mevlana caddesi güney kısmı kesidi.....	97
Şekil 4.28. Aziziye caddesi kesidi .....	97

## KISALTMALAR

ADA	: American Dental Association
AİHM	: Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi
AK	: Avrupa Komisyonu
BM	: Birleşmiş Milletler
CE	: Avrupa Konseyi
ÇHK	: Çocuk Hakları Komitesi
DIN	: Deutsche Institut Für Normung
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
ECA	: European Consept For Accessibility
ESKHS	: Ekonomik Sosyal ve Kültürel Haklar Sözleşmesi
İHAM	: İnsan Hakları Avrupa Mahkemesi
KBB	: Konya Büyükşehir Belediyesi
KP	: Kültürpark Projesi
MKM	: Mevlana Kültür Merkezi
T.C.	: Türkiye Cumhuriyeti
TDK	: Türk Dil Kurumu
TS	: Türk Standartları
WEG	: Web Erişebilirlik Girişimi

## 1. GİRİŞ

Erişebilirlik, yaşantımızın karakterini ve kalitesini birincil derecede tayin eden bir unsur olarak bütün kişisel ve toplumsal projelerin içeriğinin belirlenmesinde hayati önem arz eden bir kavramdır. Kişisel tercihlerimizin tayin edilmesinde, davranış şekillerimizin belirlenmesinde erişebilirlik her zaman belirleyici bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Eğitim sürecimizle alakalı ya da sağlık hizmetlerinden faydalanmamızda “Akıl var izan var, o hastane yada o okul olur mu?” dediğimiz anda, erişilebilirlik ile ilgili davranışımızı ortaya koymuş oluruz. Ayrıca günümüzde teknolojinin kullanımı yaşamımıza “kapsama alanı” kavramını getirmektedir. Giderek yaygınlaşan bir biçimde sanal ortamda, yerine gitmeden işlerimizi yapabilmekteyiz. Teknolojik yenilikler; üretimde, tüketimde, üretim ile tüketim arasında dağıtım sistemlerini değiştirmiş bulunuyor ve bu başlıca irdelenmesi gereken bir konu olarak karşımıza çıkmaktadır. Kentsel sistemlerde ekonomik ve sosyal etkinlik alanları, yerel, bölgesel, ulusal, uluslar arası gibi çok geniş bir yelpazeye yayılmaktadır. Bu çalışmamın kapsamında, sosyal, kültürel ve diğer yaşamsal fonksiyonların ‘kentsel dönüşüm ve erişilebilirlik’ ile bağlantısı irdelenmeye çalışılmaktadır.

Erişebilirlik kavramına kentsel dönüşüm ve ulaşım faaliyetleri açısından yaklaşacak olursak kentlerimizde toplu taşımın tüm kent içi yolculuklarda oranının gittikçe düşmekte olması, özel otomobil ağırlıklı erişimi artırmaktadır. Sonucunda, geleneksel kent merkezlerinde trafik sıkışıklığı ve otopark yeri bulma sorunu yaşanmaktadır. Çok yönlü işlevlere sahip geleneksel merkez zayıflamakta, çeperlerde oldukça küçük, özel, ticaret, kültür, eğlence merkezleri gelişmektedir. Geleneksel merkezde ise niteliksel zenginleşmenin sağlanması için, erişilebilirliğin geliştirilmesi sağlanamamaktadır. Örneğin, Konya’da Mevlana türbesi civarı tarihi kent merkezinin yeniden yapılanması metronun kent merkezine ikame edilmesi ve bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması ile olanaklı görülmektedir. Sonuçta, toplumsal gücün ve bütünlüğün sağlandığı merkezlere ihtiyacımız gün geçtikçe artmaktadır.

Ayrıca özürli bireylerin sosyal hayatın her alanında karşılaştıkları sorunları çözümlenerek üretken bireyler olarak topluma tam katılımlarının sağlanması sosyal-



hukuk devleti anlayışının bir gereği olmuştur. Herkes için insan onuruna uygun bir hayat standardının sağlanmasının temel koşulu ise hizmet ve bilgi sunumunun ulaşılabilir ve erişilebilir olmasıdır. Bilindiği gibi mevcut yapıları çevredeki fiziksel engeller hala pek çok özürli bireyin, toplumsal hayata katılımını sınırlandırmaktadır, erişebilirliği kısıtlamaktadır. Ülkemizde, bayındır kılınmış çevrenin herkes için erişilebilir olmasını sağlamak amacı ile yasal düzenlemeler yapılmış, standartlar hazırlanmış ve bu düzenlemelerin gerçekleştirilmesinde en büyük görev ve sorumluluk yerel yönetimlere verilmiştir. 2005 yılında kabul edilen Özürlüler ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun'un geçici 2 nci maddesi "Kamu kurum ve kuruluşlarına ait mevcut resmî yapılar, mevcut tüm yol, kaldırım, yaya geçidi, açık ve yeşil alanlar, spor alanları ve benzeri sosyal ve kültürel alt yapı alanları ile gerçek ve tüzel kişiler tarafından yapılmış ve umuma açık hizmet veren her türlü yapılar bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren yedi yıl içinde özürliülerin erişebilirliğine uygun duruma getirilir" hükmü ile herkesin sorumluluğunu açıkça belirtmiştir.

## **2. ERİŞİLEBİLİRLİK SORUNUNA KAVRAMSAL VE KURAMSAL YAKLAŞIM**

Erişebilirlik (accessibility), modern hayat standartları arasında çok önemli bir yer edinmiş olup uluslararası platformlarda insan haklarının ayrımcılık kadar sorunlu, hatta ayrımcılığı da bünyesinde ihtiva eden alanlarından biri olarak son dönemlerde insan hakları beyannamelerinde ve uluslararası örgütlerin çalışmalarında elzem bir yer edinmiştir. İnsan yapımı ve doğal fiziksel çevre başta olmak üzere, ekonomik, sosyal ve kültürel çevreye ulaşabilme, bu çevrelerde verilen hizmetlerden yararlanma ve katkıda bulunma olanaklarına sahip olmayı ifade eden erişebilirlik, her türlü hakkın kullanımında önemli bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Engellilerin hak ve hizmetlere erişimi söz konusu olduğunda ise, devletlerin olumlu ya da olumsuz tutumları açısından yapılan hak sınıflamaları da bir değer ifade etmemektedir. Yerinde bir örnek olarak, devletin olumsuz bir müdahalesi olmadığı sürece kullanılabilceği oy hakkının sahibi fiziksel engelli bir birey ise, hakkın ifası için devletin oy verilecek binaya, bina içinde sandık başına erişime yönelik tüm önlemleri alması gerekmektedir.

### **2.1 ERİŞEBİLİRLİĞİN ULUSLARARASI HUKUK BOYUTU**

Uluslar arası anlaşmalarda insan hakları sözleşmelerinin büyük bir bölümünde erişilebilirlik çeşitli yönleriyle ele alınmış olmakla birlikte, genellikle dezavantajlı grupların insan haklarını kullanabilmelerinin ana teması olma görevi yüklenerek kavramlaştırılmıştır. Ayrımcılık ile arasındaki yakınlıktan hareketle, başta sosyal, ekonomik, kültürel haklar (ikinci kuşak haklar) olmak üzere, pek çok hak için zorunlu bir unsur kabul edilmiş, Birleşmiş Milletler (BM) ve Avrupa Komisyonu'nun (AK) kurumsal çalışmaları ve Sözleşme denetim organlarının somut vakalar üzerinden yaptıkları değerlendirmelerle kavrama yüklenen mana belirginleşmeye, çerçeve ve standartları tebarüz etmeye başlamıştır.

### **2.1.1 Birleşmiş Milletlerde Erişebilirlik**

Birleşmiş Milletler tarafından kabul edilen sözleşmelerin çoğunda “erişim” ve “ulaşılabilirlik” gibi kavramların erişebilirlikle benzer anlama gelecek şekilde kullanıldığı, bazı sözleşmelerde ise “erişebilirlik” kavramına ayrımcılığa engel olma, eşitliği sağlama işlevinin yüklendiği görülmektedir. Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Sözleşmesi’nde, iklim değişikliği ve sonuçları konusunda kamusal bilginin temin edilmesini kolaylaştırma ve sağlama şeklindeki devlet sorumluluğunu, Her Türlü Irk Ayrımcılığının Ortadan Kaldırılması Sözleşmesi’nde kamuya açık fiziksel mekan ve hizmetlere eşit düzeyde ulaşma anlamında bir hakkı ifade edecek şekilde kullanılmıştır. Kadına Karşı Her Türlü Ayrımcılığın Ortadan Kaldırılması Sözleşmesi’nde de yine aynı şekilde, erişebilirlik ile ayrımcılığın önlenmesi arasındaki ilişki tayin edici olmuş; kadınların sağlık bakımı, eğitim, ekonomik fırsatlar ve diğer hizmetlere erişebilirlik devletin bir görevi olarak ifade edilmiştir. Ekonomik Sosyal ve Kültürel Haklar Sözleşmesi (ESKHS)’nde ise erişebilirlik bazen bir hakkın unsuru, bazen yerine getirilmesinin aracıdır. “Herkes ulaşılabilir en yüksek fiziksel ve ruhsal sağlık standartına sahip olma hakkı” bağlamında sağlık hakkının bir unsuru ve ölçütü olarak kullanılan kavram, eğitim hakkı hükmünde yüksek eğitim ve öğretimde fırsat eşitliği ilkesinin sağlanmasının bir aracına dönüşmüştür. Erişebilirlik kavramı ve devletlerin erişilebilirliği sağlamaya yönelik almaları gereken önlemleri ifade eden olumlu eylem yükümlülükleri, Ekonomik Sosyal ve Kültürel Haklar Komitesi (ESKHK)’nin genel yorum kararlarına da dahil edilmiştir.

### **2.1.2 Avrupa Konseyi’nde Erişebilirlik**

Avrupa Konseyi tarafından kabul edilen İnsan Hakları Avrupa Sözleşmesi ve Gözden Geçirilmiş Avrupa Sosyal Şartı gibi temel insan hakları belgelerinde engellilerin haklara erişebilirliğine yönelik bir kanun bulunmamaktadır. Ancak, İnsan Hakları Avrupa Komisyonu ve İnsan Hakları Avrupa Mahkemesi (İHAM) ile Avrupa Sosyal Haklar Komitesi’nin kısıtlı sayıda da olsa kararlarında engellilerin haklara erişebilirliği değerlendirilmiştir. Bunun yanında, Avrupa Konseyi bölümlerinden Başkanlar Komitesi ve Parlamenterler Kurulu’nun engellilerin haklarının ve topluma tam katılımlarının sağlanmasına ilişkin konferans, karar ve bildirimlerinde ‘erişilebilirlik’in üzerinde önemle durmuştur.

## **2.2 TÜRKİYE’DE ENGELLİLER MEVZUATI VE ERİŞEBİLİRLİK**

Türkiye, uluslararası insan hakları sözleşmelerinin büyük bir bölümüne taraf olmakla beraber iç hukukunu ve uygulamalarını sözleşmelerle uyumlaştırma ve yükümlülüklerini ifa etme konusunda sıkıntıları olan bir devlet imajında gösterilmektedir. İnsan hakları alanında uluslararası gelişmelerin gerisinde kalan bir devletin taraf olduğu sözleşmeler uyarınca alması gereken yasal ve idari önlemleri almaktan kaçınma ya da geciktirme alternatifi de bulunmadığına göre Türkiye’nin engellilerin haklara erişebilirliğini sağlamak amacıyla iç hukukunu gözden geçirmesi, icraata yönelik idari ve siyasi tedbirleri alması önemli bir yükümlülüktür. Yoksa, toplumun genelinden farklı ihtiyaçlara sahip olan ve özel önlemler alınmadıkça haklarını kullanamayan engelli vatandaşlar, bu alanda yaşanan gecikme, aksaklık ve kusurlardan daha fazla etkilenmektedir. Engellilerin özel ihtiyaçları olan bir toplumsal grup olduğunun bilincinde olmak ve bu ihtiyaçları gidermek için hususi önlemlerin belirlenmesi zorunluluğunu anlamak ve elzem yatırımları yapmak bakımından Türkiye Batı ülkelerinin gerisindedir. Türkiye’de kurumsallaşma süreci 1997 yılında Başbakanlığa bağlı Özürlüler İdaresi Başkanlığı’nın açılmasıyla başlamıştır. Bu süreçte engellilere ilişkin mevzuat oldukça zayıf iken, engelli hakları sivil toplumun dar alanlarından çıkıp resmi ve yasal zeminde etkin kılınmıştır. Engelli örgütlerinin de faaliyetleri ile, engelli sorunları özel alandan çıkıp kamusal alanda konuşulmaya, istişare edilmeye başlanmıştır. Türkiye’nin 2009 yılında BM Engelli Hakları Sözleşmesi’ne taraf olmasıyla birlikte engellilerin hak ve hizmetlere erişimde yaşadıkları problemlerin giderilmesine yönelik yasal ve idari çalışmalar hızlandırılmış, ulusal eylem stratejilerinde engelliler daha fazla göz önünde bulundurulmaya çalışılmıştır. Bu dönemde yapılan çalışmalar, yasal düzenlemeler ile idari önlem ve uygulamalar olarak iki alanda değerlendirilebilir.

### **2.2.1 Yasal Önlemler**

Bu bağlamda, engellilerin hak ve özgürlüklerine hususiyeti olan yasal düzenlemelerden hak ve hizmetlere erişimle doğrudan bağlantılı olanlar erişebilirliğin üç yönüyle değerlendirilecektir: fiziksel erişebilirlik, ayrımcılık yasağı ve bilgiye erişim.

### 2.2.1.1 Fiziksel çevre ve ulaşım

Engelliler mevzuatı tarandığında, engellilerin hususiyetle fiziksel erişim sorunlarını gidermeye ilişkin yasal önlemlerin diğer erişim problemlerine göre daha öncelikli ele alındığı tespit edilmiştir. 5378 Sayılı Özürlüler Kanunu, geçici maddeleriyle kamu kurum ve kuruluşlarına ait resmi yapılarla, yol, tretuvar, yaya geçidi, açık ve kapalı alanlar, spor sahaları ve benzeri sosyal ve kültürel alt yapı alanları ile gerçek ve tüzel kişiler tarafından yapılmış kamuya mahsus olarak hizmet veren her türlü tesisin, Kanun'un yürürlüğe girdiğinden itibaren 7 yıl içinde engellilerin erişilebilirliğine olanak sağlayacak duruma getirilmesi mecbur hale getirilmiştir.

### 2.2.1.2 Ayrımcılık yasağına aykırılık-erişebilirlik ilişkisi

Ayrımcılık, belirli kaidelere ve sebeplere dayalı olarak fark gözetme (*distinction*), dışlama (*exclusion*), kısıtlama (*restriction*), yeğleme (*preference*) gibi fiillerle tebarüz eder. Bu tür fiiller, toplum hayatının siyasi, ekonomik, toplumsal, kültürel ve benzeri sahalarında insan hakları ve temel özgürlüklerin eşitlik temelinde tanınmasını, bunlardan yararlanılmasını veya kullanılmasını imha eden, yoksun duruma düşüren ve/veya ziyana uğratan sonuçlara sebebiyet verir. Başka bir ifade ile, toplum içinde bazı insanların veya grupların dışlanması, bunlara farklı davranılması, haklarının salt bu nedenle daraltılması veya salt bu nedenle başkalarının bunlar yerine tercih edilmesi ayrımcılık sayılır ve genellikle "eşitliğe aykırı durumlar/sonuçlar" kapsamında değerlendirilir. Ancak, her eşitliğe aykırı durum ayrımcılık olarak kabul edilmemelidir. Kuralların uygulanmasında farklı durumlar yaratılması/kurulması zorunlu olmakla birlikte, farklı durum doğru kurulamamışsa, o durum içinde olmaması gereken orada yer almış ya da bir kimse veya şey, içinde olması gereken duruma alınmamışsa, eşitliğe aykırılık vardır; bu bağlamda eşitlik ile ayrımcılık eş anlamlıdır. Bu nedenlerle ayrımcılık, uluslararası insan hakları sözleşmelerinin büyük bir kısmında yasaklanan, uluslararası hukukta 'jus cogens' içeriğinde kabul edilen bir kuraldır. Uluslararası insan hakları sözleşmelerindeki ayrımcılık yasağına yönelik güvenceler, hem fiili (de facto) hem de hukuki (de jure) eşitliği içermektedir. Uluslararası insan hakları düzenlemelerinin ortak kanısı, toplumsal yaşamda dışlanmış kişi ve grupların insan haklarından diğerleriyle eşit biçimde yararlanabilmesi için ayrımcılığın yasaklanmasının yeterli olmadığı yönündedir. Ayrımcılık yasağına ilaveten, engellilerin haklarını kullanabilecek fırsatlara erişimlerinin sağlanması ve toplumun diğer üyeleriyle bu bakımdan eşitlenmesi gerekmektedir. İnsan

hakları bağlamında “fırsat eşitliği”, özellikle ekonomik, sosyal ve kültürel haklarla ilgili olarak ayrımcılık yasağı ile beraber kullanılan bir kavramdır. Çünkü, bu gruptaki hakların gerçekleştirilmesi, devletlerin finansal kaynakları ile insan kaynaklarını dengeli dağıtmasına bağlıdır. Çocuk Hakları Komitesi(ÇHK)’nin 2003 senesindeki “Çocuk Hakları Sözleşmesi Genel Uygulama Önlemleri” konulu 5 No’lu Genel Yorumunda izah ettiği gibi, haklara erişimde eşitliğin vuku bulması, genellikle ayrımcılığa uğrama potansiyeli fazla olan toplum kesimleri için ayrımcılığa yol açan şartların minimize edilmesi veya tamamen yok edilmesi hususunda özel tedbirlerin alınması ile mümkündür. 62 İnsan Hakları Komitesi’nin 1989 tarihli 18 No’lu Genel Yorumunda da örtüşen söylemler yer almaktadır

### **2.2.1.3 Bilgiye erişebilirlik**

Siber alemin yeni bir coğrafya olduğu günümüzde bilgi, eğitim, sağlık, çalışma, eğlenme, sosyo-kültürel ilişkiler kurma ve geliştirme, siyasete katılma gibi insanı insan yapan toplumsal yaşamın her alanına tam ve aktif katılımı sağlayan, bireysel ve toplumsal yaşama yön veren ve kolaylaştıran, kişisel gelişime imkan veren kaynaklar icmalidir. Bu anlamda bilgi, sadece yazılı ve görsel kaynakları değil, teknolojiyi de içeren bir düzlemde ele alınmalıdır. Modern teknolojinin bilginin edinilmesi, paylaşılması ve uygulanmasına verdiği katkılar düşünüldüğünde, elektronik ve teknolojik araç-gereçler, bilginin ve aynı zamanda iletişimin vazgeçilmez kaynakları olarak kabul edilmektedir. Ancak, bilgi ve iletişime erişimi sağlayan kaynaklar, engelliler göz önüne alınmaksızın toplumun geneline göre düzenlenmiş olduğundan engellilerin kullanımına elverişli değildir. Oysa bilgi ve iletişim kaynaklarının ‘herkese açık olması’nın ifade ettiği anlam, bu kaynaklara herkesin eşit erişim ve kullanma imkânına sahip olmasıdır.

### **3. KENT MEKANININ DÖNÜŞÜMÜ VE ERİŞEBİLİRLİK İLİŞKİSİNE BAKIŞ**

Diğer uluslarda ve kendi yurdumuzda, şehirler, mali sebepler, sosyal gelişimdeki kifayetsizlik, haddinden fazla nüfus birikimleri, hatalı konum belirlenimi ve tabii felaketler gibi sebeplerden kaynaklanan yenilenme, dönüşüm, yeniden tanzim etme ve rehabilitasyon amaçlı proje ve çalışmalara lüzum hissetmektedirler. Şehirlerin araz içeren unsurları sil baştan projelendirilerek, farklı modern sahalar olarak şehirlere inşa edilmesi sürecinde, yalnızca coğrafi bir tazelenme değil eş zamanlı olarak kültürel ve sosyal ilerlemenin vuku bulması için de bu girift süreçler başlatılmaktadır. Diğer uluslarda ve kendi yurdumuzda, sayısız proje uygulaması emsali bulunmaktadır. Bu proje ve tanzim çalışmaları hedefleri, tanzim şekilleri, gruplanma biçimleri ve nihai şekilleri itibari ile farklılık arz etmektedirler.

#### **3.1 KENTSEL DÖNÜŞÜM KAVRAMI**

Dönüşüm ifadesi, Türk Dil Kurumunun Türkçe Sözlüğünde, "olduğundan baksa bir biçime girme, başka bir durum alma, tahavvül, inkılâp, şekil değiştirme olarak" tasvir edilmektedir. Bu ve benzer ifadeler nirengi olarak ele alınırsa, kentsel dönüşüm, şehir alanlarının mevcut halinden farklı bir yapıya bürünmesi, yeni bir tasarıma sahip olması şeklinde ifade edilebilir.

Kentsel dönüşüm, kentsel bozulma süreçlerini daha iyi anlama ihtiyacından doğan ve gerçekleştirilecek dönüşümde elde edilecek sonuçların üzerinde bir uzlaşmadır. Bir başka deyişle, yitirilen bir ekonomik etkinliğin yeniden geliştirilmesi ve canlandırılması, işlemeyen bir toplumsal işlevin isler hale getirilmesi; toplumsal dışlanma olan alanlarda, toplumsal bütünleşmenin sağlanması; çevresel kalitenin veya çevre dengesinin kaybolduğu alanlarda, bu dengenin tekrar sağlanmasıdır (Roberts, 2000).

Kentsel dönüşüm, kentsel sorunlara çözüm üretmek amacıyla, değişime uğrayan bir bölgenin ekonomik, fiziksel, sosyal ve çevresel koşullarına kalıcı bir çözüm sağlamaya çalışan kapsamlı bir vizyon ve eylem olarak ifade edilmektedir (Thomas, 2003).

### 3.2 KENTSEL DÖNÜŞÜM ve ERİŞEBİLİRLİK İLİŞKİSİ

Kentsel dönüşüm, “fiziksel/tasarım, sosyal, ekonomik ve yasal/yönetmelik” olmak üzere aralarında bağımlık dört ana unsurunu özünde ihtiva eden bir ifadedir. Fiziksel boyut, bölgenin içinde bulunduğu kent ile ulaşım bağlantıları, konut stoku, teknik ve sosyal altyapı ve çevresel problemler ile ilgilendirir. Tasarım boyutu, fiziksel olarak kentsel gelişim, değişim ve korumayı yönlendiren kentsel tasarım sürecini içerir (URL2). Sosyal boyut, sağlık, eğitim, konut ve kamu hizmetlerine erişim, suç, toplumdan dışlanma, proje sürecine kamu ve özel sektörün, yerel halkın ve gönüllülerin katılımı gibi koşullarla ilgilendirir. Ekonomik boyut, seçilen alan ve çevresindeki iş olanaklarının nitelik ve niceliklerini yükseltmeyi içerir. Yasal/yönetmelik boyut, yerel karar verme mekanizmasının yapısı, yerel halkla ilişkiler, diğer çıkar gruplarının katılımı ve liderliğin türü gibi koşulları içerir (Polat ve Dostoğlu, 2007). Bu unsurlar erişebilirlik kavramını çevresinde bütüncül bir yapıya kavuşturulur. Ülkemizde farklı dönüşüm problemlerine karşı verilen cevaplarda, genelde dönüşüm sorunları fiziksel mekânın dönüşümüne indirgenmiş; dönüşümün toplumsal, ekonomik ve çevresel boyutları göz ardı edilmiştir

Erişebilirlik kavramının işlevselliğinin sağlanması amacıyla dünyada uygulanan kentsel dönüşüm projelerinde, proje alanlarında yaşayan halkın projenin planlama ve uygulama aşamasında projeye katılımları sağlanması için çalışmalar yapılmıştır. Bu erişilebilirliğin maximize edilmesi için öngörülen bir yöntem olmuştur. Yerel halk, beklentilerini ve isteklerini belirterek projenin tasarım ve uygulama aşamasında projelere katılmışlardır. Böylece, yapılan kentsel dönüşüm uygulamaları; hızlı kentleşme sonucu oluşan niteliksiz ve sağlıksız alanların yeniden yapılandırılması ve daha erişilebilir kentler inşa edilmesine olanak sağlamaktadır.

Kendi ülkemizde her şehir, her yaşam ünitesi aynı kentsel dönüşüm muhteviyatına sahip değildir. Bütün bölgelerin nevi şahsına münhasır problemleri ve gerekçeleri ve bu problemlerin aşılmasında kullanılacak potansiyel imkan ve olanakları bulunmaktadır. Bölgesel yetersizliklerin ve imkanların tespit edilmesi; buna göre yerel dönüşüm planlamaları ve projelerinin üretilmesi elzemdir.



## 3.3 ERİŞİLEBİLİR KENT STANDARTLARI VE TASARIM PROTOTİPLERİ

### 3.3.1 Yaya Yolları ve Kaldırımlar

Yaya güzergahları ve tretuvarlar; farklı binaları, aktiviteleri ve mekânları dış mekânda birbirine bağlar. Yaya yolları ve kaldırımların tasarımından uygulama aşamasına kadar esas hedef; tüm kullanıcılar, özellikle engelliler dâhil hareket kısıtlılığı olanların erişilebilirliğinin sağlanması için, güvenli, temiz, sorunsuz, düzgün ve yeterli ölçülerde ulaşım imkânı sunmaktır.

Açık alanlardaki ve rekreasyon alanlarındaki bütün yaya güzergahlarında, kaldırımlarda, rampalarda, meydanlarda, yaya geçitlerinde aynı tasarım ilkeleri hedef alınmalıdır.<sup>1</sup>

#### 3.3.1.1 Yaya kaldırım genişliği

Engelsiz bir yaya kaldırımı en az 1,5 metre – en ideal 2,0 metre – genişlikte olmalıdır. Kaldırım genişliği, otobüs duraklarında minimum 3,0 metre ve dükkân önlerinde minimum 3,5 metre olmalıdır (ÖZİDA, 2008).

Yaya kaldırımlarının genişliği kullanma yoğunluğu ile yol sınıfına ve grubuna göre boyutlandırılmalıdır.<sup>2</sup>

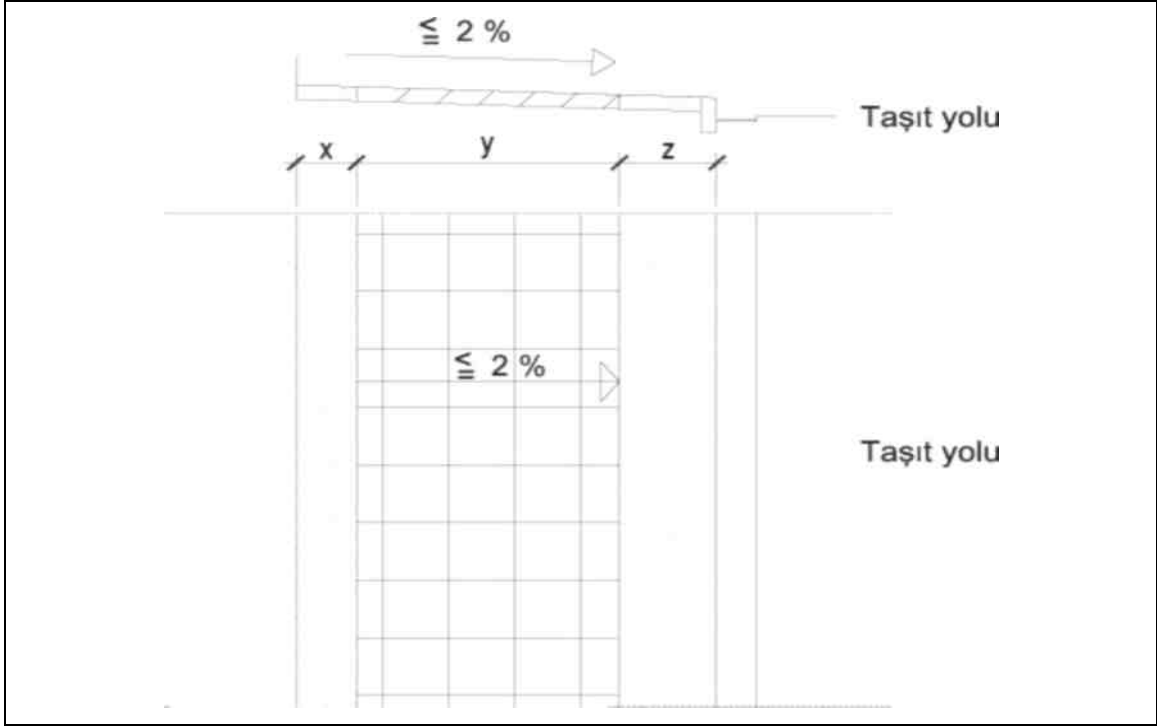
Tüm yayaların serbestçe hareket edebilmeleri için yaya kaldırımı en az net 150 cm olmalıdır. Yaya kaldırımı net ölçüsüne ilâveten mülkiyet yanında en az 25 cm, bordür taşı tarafında bordür taşı dâhil 50 cm emniyet şeridi olmalıdır. Kaldırım genişliğine ve yol gruplarına göre emniyet şeritleri mülkiyet sırasında 50 cm, bordür taşı tarafında 120 cm. kadar olabilir (TS 12576) (Şekil 3.1).

---

<sup>1</sup> Kaldırımlar tasarlanırken uyulacak kurallar TS 12576 Şehir İçi Yollar – Engelli ve Yaşlılar İçin Sokak, Cadde, Meydan ve Yollarda Yapısal Önlemler ve İşaretlemelerin Tasarım Kuralları'nda belirtilmiştir.

<sup>2</sup> Yaya kaldırımlarının genişliği TS 7937'ye uygun olarak yapılmalıdır.

**Şekil 3.1. Yaya kaldırımının minimum net genişliği ve emniyet şeritleri**



X = Mülkiyet yanındaki emniyet şeridi

Y = Yaya kaldırımı net genişliği

Z = Taşıt yolu yanındaki emniyet şeridi

**Şekil 3.2. Yaya yoğunluğu -kaldırımı genişliği (cm)**

D (Yaya / m <sup>2</sup> )	X	Y	Z
0.3	25	150	50
0.6	25	200	50
1.0	50	250	50
1.5	50	300	120

Yaya kaldırım genişliği tasarlanırken özellikle tekerlekli sandalye kullanıcılarının manevra alanları göz önünde bulundurulmalıdır. Kaldırım genişliği buna göre ayarlanmalıdır.

### 3.3.1.2 Yaya kaldırımının eğimi

Yaya kaldırımalarında özellikle tekerlekli sandalye kullanıcılarının rahat geçişleri için kaldırım kesitinin eğimi %2'den küçük olmalıdır.

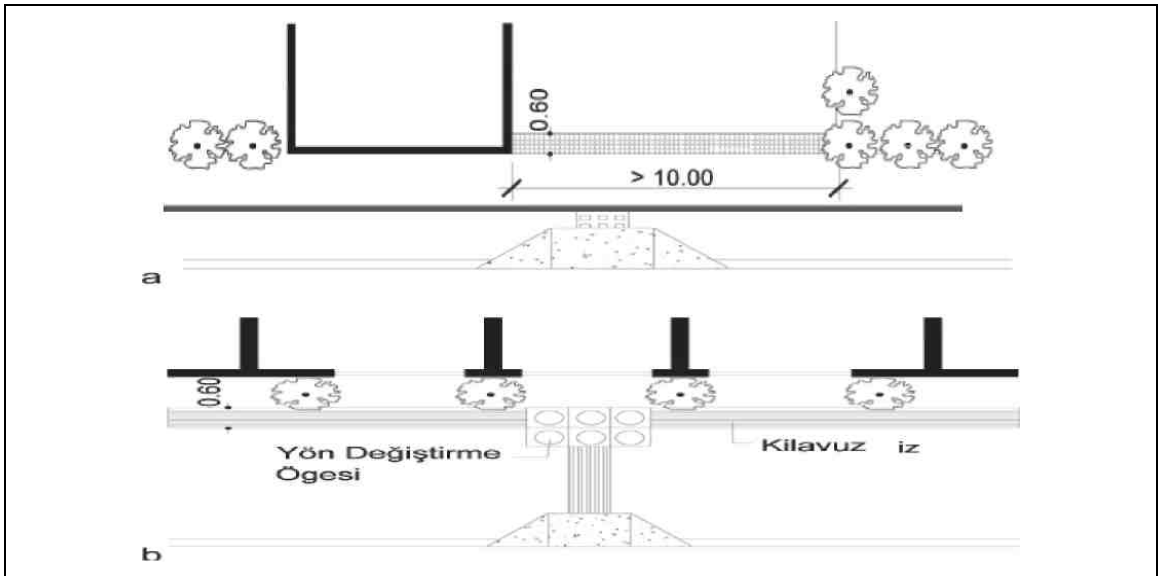
### 3.3.1.3 Yaya kaldırımının yüzeyi / kaplaması

Yaya Kaldırımı kaplaması, kaymayı önleyici ve dolaşmayı kolaylaştırıcı olmalı, yollardaki basamak vb. yol sathındaki yer altı tesisatı rögar kapakları çıkıntı oluşturmamalı, anî seviye değişiklikleri olmamalı; sürekli veya aynı seviyede zemin oluşmalıdır (TS 12576).

Ayrıca yaya kaldırımında yol güzergâhının görme engelliler tarafından baston ile kolaylıkla algılanması sağlanmalı, bunun için doğal kılavuz çizgileri ve duyumsanabilir (hissedilebilir) yüzeylerden oluşan kılavuz izlerden faydalanılmalıdır.

Yaya kaldırımı kaplamasının üzerinde ya da içinde inşa edilen kılavuz izler; bir güzergâhın takibi sırasında 10.00 m.den büyük boşluklar olduğunda, görme engelli yayaların yönlenmesinin sağlanması için ve yaya geçitlerinin konumlarını belirtmek amacıyla kullanılabilir (BM, 2004).

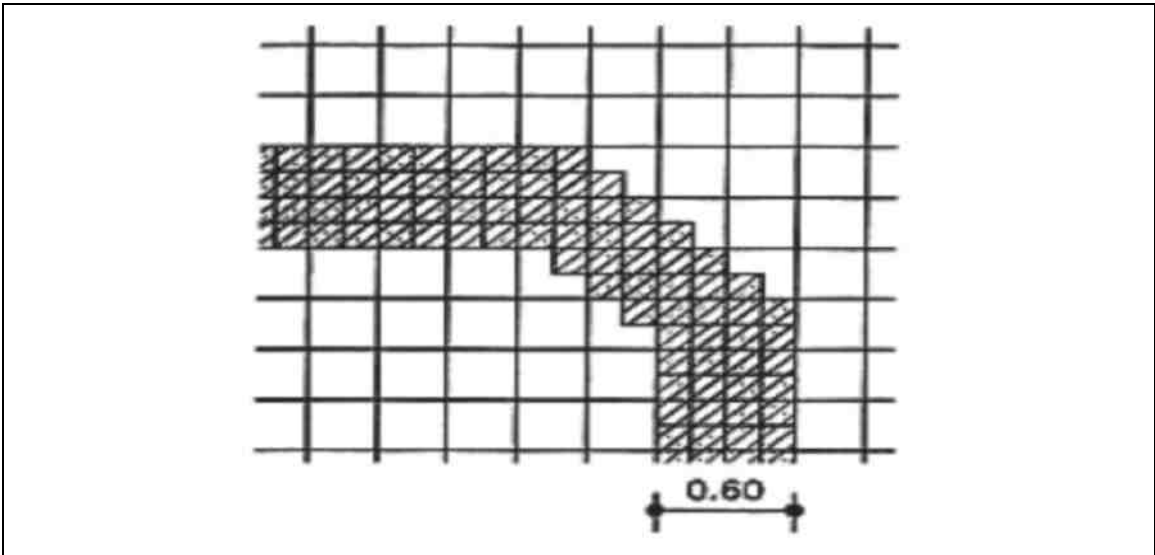
Şekil 3.3. Kılavuz iz



Yaya kaldırımında kullanılan kılavuz izlerin tasarımında dikkat edilecek temel ilkeler aşağıda yer almaktadır:

- a) Kılavuz izler kolay algılanabilecek ve akıllıca tanzim edilmelidir,
- b) Yaya trafiğinin yoğun olduğu yöne paralel dizayn edilmelidir,
- c) Kılavuz iz 0.60 m genişliğinde olmalıdır
- d) Görme engellilerin şaşırmasını önleyebilmek ve bir kaza olasılığı oluşturmamak için ızgaralara, menhollere ya da drenaj yapılarına aralıklı olmalıdır.

**Şekil 3.4. Kılavuz iz genişliği ve yön değiştirme. Ölçü m.dir (BM 2004)**



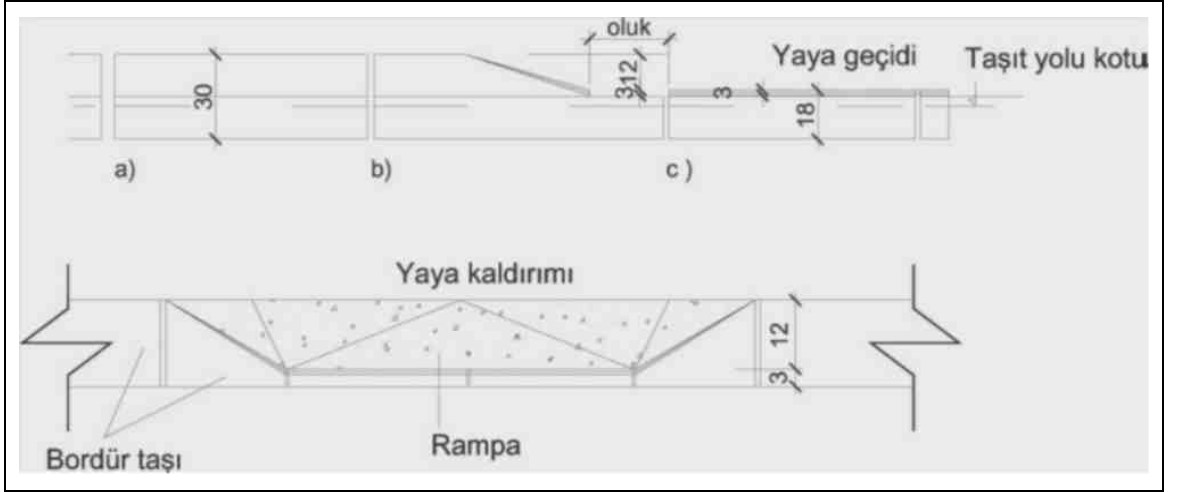
Renkleri çevrelerindeki yüzeylerin renkleri ile kontrast oluşturacak şekilde seçilmelidir. Kılavuz iz’de kullanılan malzemenin yüksekliği tekerlekli sandalye kullananlar için engel oluşturulmamalıdır.<sup>3</sup>

Yaya kaldırımı kenarında yer alan bordür taşlarına ilişkin standartlar şu şekilde olmalıdır (TS 12576):

<sup>3</sup> Duyumsanabilir (hissedilebilir) yüzey düzenlemesi konusu El Kitabı 3.4.2’de ayrıntılı olarak ele alınmaktadır.

Yaya geçidinde, bordür taşı yükseklikleri “±0” veya +3 cm olmalı veya tekerlekli sandalyeli engelliler için kaldırımın herhangi bir yerinde taşıt yolundaki yaya geçidine 90 cm genişliğinde, yüzde 8” eğimde rampa yapılmalıdır (Şekil 3.5).

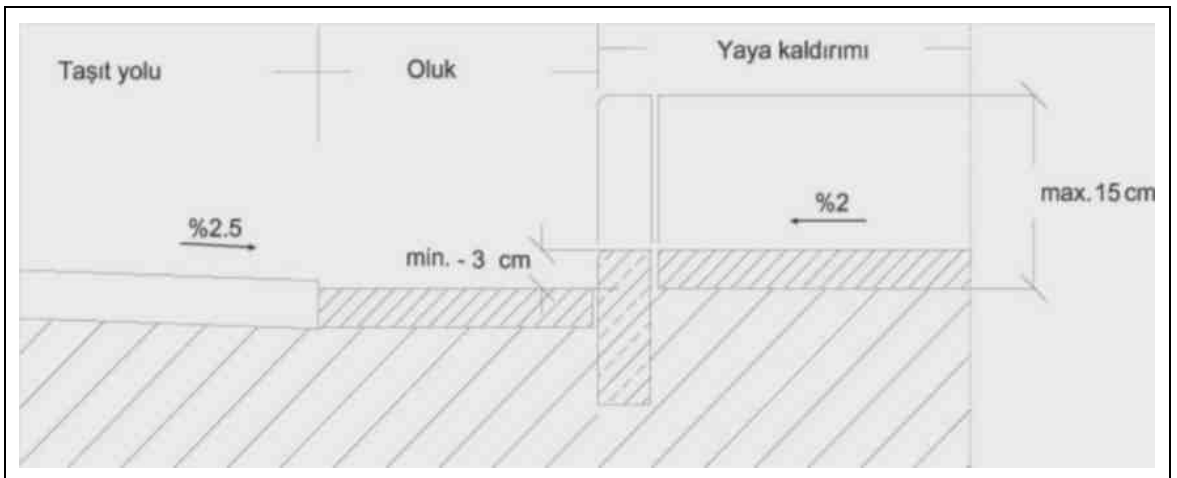
**Şekil 3.5. Yaya geçitlerinde taşıt yoluna göre bordür taşları yüksekliği. Ölçüler cm.dir (El kitabı)**



Bordür taşları düzgün, iyi pahlanmış olmalı ve pahların eğimleri aynı olmalıdır.

Yaya kaldırımında bordür taşı üst seviyesi taşıt yolu kaplamasından en fazla 15 cm yükseklikte, en az 3 cm yükseklikte olmalıdır (Şekil 3.6).

**Şekil 3.6. Bordür taşı yükseklikleri**

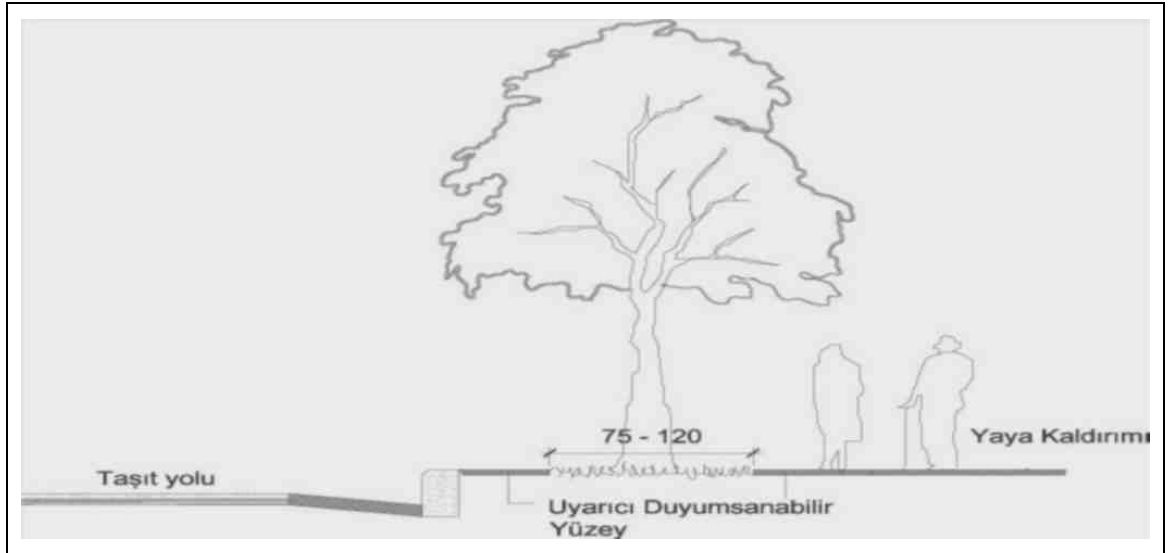


### 3.3.1.4 Yaya kaldırımındaki ağaçlar, kent mobilyaları

Yaya kaldırımının genişliğine bağlı olarak, taşıt yolu ile kaldırım kenarına dikilecek, ağaçlar, elektrik, trafik işaretleri direkleri ile süs bitkileri, çiçeklik/ saksılar, yaya korkulukları vb. tesisler bordür taşı dahil, yaya kaldırımını boyunca en az 75 cm en çok 120 cm genişliğinde bir şerit içinde bir hizada düzgün olarak yerleştirilmelidir<sup>4</sup> (Şekil 3.7). Yaya kaldırımının mülkiyet sınırında kot farkı olması halinde kaldırım ile bahçe arasına korkuluk yapılmalıdır (TS 12576).

Yaya kaldırımında ağaç, ağaççık vb. engellemelerin çevresi; uyarıcı duyumsanabilir yüzey öğeleri ile çevrelenmelidir.

**Şekil 3.7. Yaya kaldırımında ağaçlandırma. Ölçüler cm.dir.( El kitabı).**

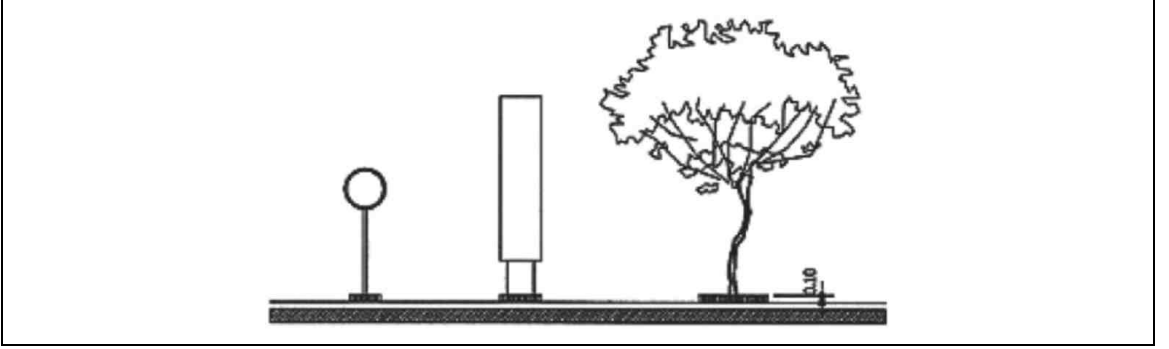


Kök yayılma alanı üzerinde korunması gereken toprak yüzeyinin boyutları, ağacın gövde çapının merkezinden itibaren her yöne minimum 100 cm.dir.(TS 8146)

Yaya kaldırımlarındaki ilân panosu, aydınlatma gibi kent mobilyaları ve ağaçlar; özellikle görme engelli kişiler tarafından fark edilebilmeleri açısından, kaldırım kotundan 0.10 m yüksekteki bir platform üzerinde konumlanmalıdır (Şekil 3.8).

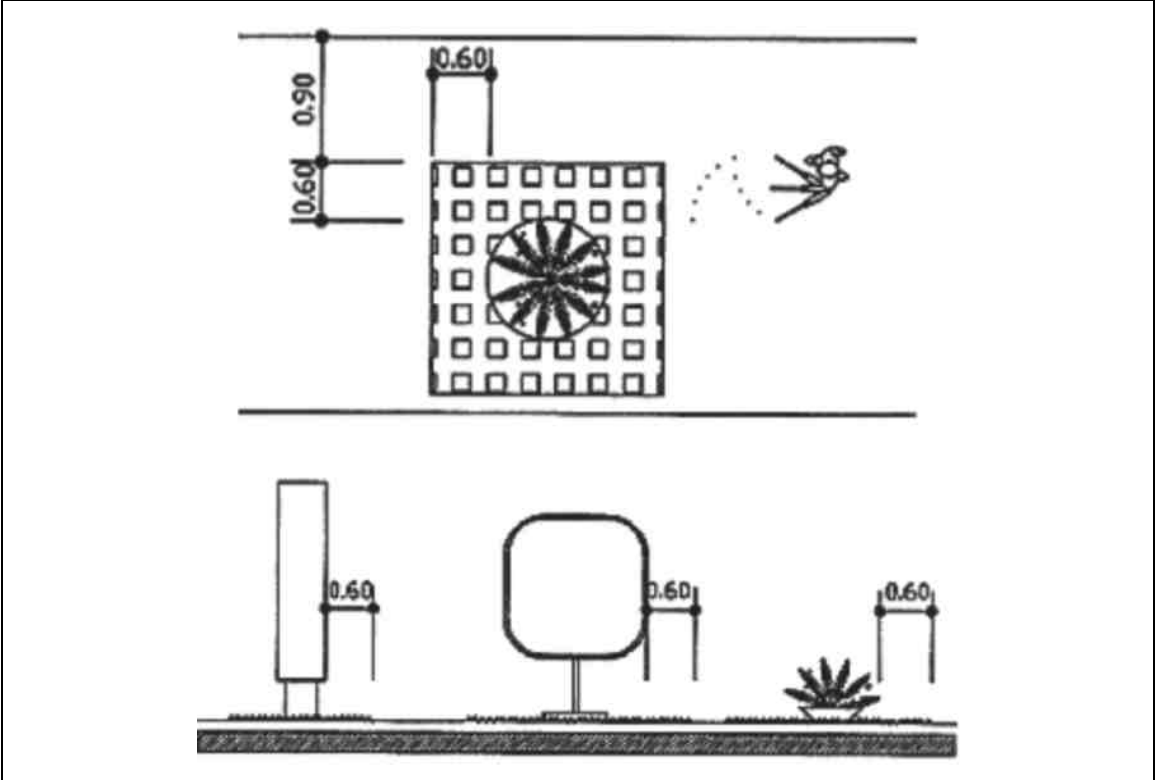
<sup>4</sup> Yaya kaldırımının genişliğine bağlı olarak, taşıt yolu ile kaldırım kenarına dikilecek, ağaçlar TS 8146'ya uygun olmalıdır.

**Şekil 3.8. Kaldırımdaki ağaç ve donatılarının etrafındaki yükseltilmiş platformlar (BM, 2004)**



Yaya kaldırımındaki bitki kasası, ağaççık gibi bir tasarım elemanlarının bitiminden itibaren 0.60 m'lik bir alanda doku farklılaşması oluşturularak duyumsanabilir yüzey oluşturulmalıdır (BM 2004) (Şekil 3.9).

**Şekil 3.9. Kaldırımın etrafındaki duyumsanabilir yüzeyler (BM, 2004)**



Yaya kaldırımında, yolun genişliğine bağlı olarak veya yaya dolaşımına mani olmayacak şekilde engellilerin de faydalanabileceği uygun yerlere dinlenme bankları konulmalıdır (TS 12576).

### **3.3.2 Yer çizgileri**

Trafik yoğunluğuna bağlı olarak, yayaların taşıt yolunu ve kavşakların kullanıldığı yerlerde, geşit yer çizgileri bulunmalıdır.<sup>6</sup> Yaya geşitleri yatay ve dűşey işaretlerle işaretlenmelidir. Taşıt yoluna çizilen çizgilerin sabit ve kalıcı olmasına özen gösterilmelidir (TS 12576).

### **3.3.3 Açık ve Yeşil Alanlar**

Açık ve yeşil alanlar; kent içerisindeki ve yakın çevresindeki kent parkı, mahalle parkı, çocuk oyun alanı gibi park alanlarını; futbol, basketbol sahası, yüzme havuzu gibi spor alanlarını, meydanlar, yaya bölgeleri gibi açık alanları ve rekreasyon alanlarını kapsamaktadır. Bu alanların herkes tarafından ulaşılabilir, kullanılabilir nitelikte olması gerekir.

Açık alan ya da park alanı girişlerinde görme engelliler için duyumsanabilir donanımlar kullanılmalı, hareket engelliler için ulaşılabilir nitelikte olmalıdır. Park alanı içerisinde yer alan farklı etkinlik alanları hissedilebilir/ ulaşılabilir özellikte olmalıdır.

#### **3.3.3.1 Kent mobilyaları**

Kent mobilyaları oturma bankları, aydınlatma lambaları, telefon kulübeleri, çöp kutuları, bitki kasaları, gazete büfeleri, halka açık tuvaletler, otobűs durakları ve işaret / bilgilendirme levhalarını kapsamaktadır.

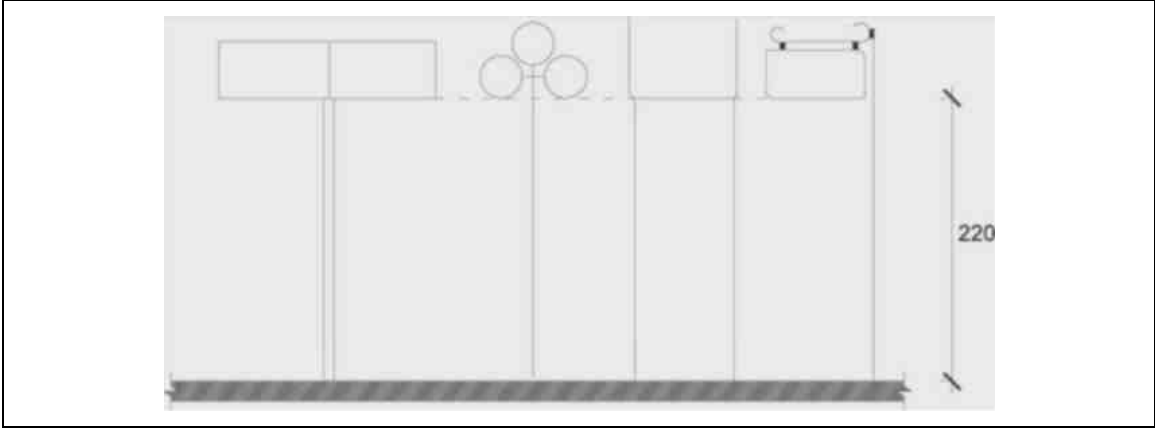
Kent mobilyalarının tasarımı ve düzenlenmesinde uyulması istenen genel kurallar TS 12576'da şu şekilde belirtilmiştir:

- a) Kent mobilyaları ve donanımları; trafiği kanalize ettiğinden, yol aydınlatmasında ve bilgilendirmede, yönü belirtme veya dinlenmede imkânlar sunduğundan, bu donanımlar uygun yerlerde kullanılmalı ve yeterli işaretlemelerle engellilerin hareketlerine engel olmayacak şekilde yerleştirilmelidir.



- b) Kent mobilyalarından; telefon kabinleri, satış büfeleri, bilet satış, gazete, tütün, çiçek satış kulüpleri, dondurmacılar ile yangın musluğu, çöp ve posta kutuları, oturma bankları vb. mobilyalar yaya yolunda hareket yönünde engel teşkil etmeyecek şekilde yerleştirilmeli ve işaretlendirilmelidir (Şekil 3.10).

**Şekil 3.10. Yaya yolunda baş kurtarma yüksekliği. Ölçüler cm.dir (El kitabı).**



- c) Yaya yoluna çıkıntı yapan lokanta, pastane vb. dükkânların güneşlikleri, şemsiyelikler, oturma alanları ile yapıtlar ve sanat eserleri engellilerin hareketinde engel oluşturmamalıdır.
- b) Engeller etrafında görme engelliler için dokunulur ve kontrat renkli işaretler yapılması gerekiyorsa bunların yükseklikleri 70 cm.den az yapılmamalıdır.
- c) 2,20 m ve daha alçak olan merdiven altları kapatılmalıdır (Şekil 3.23).
- d) Yürüme doğrultusundaki her beklenmeyen engel; kontrast renkler veya doku farklılıkları kullanarak işaretlenmelidir.
- e) Şehir mobilyalarının kenarları yuvarlatılmış olmalıdır.
- f) Baş kurtarma mesafesi 220 cm.den yüksek yapılmalıdır (Şekil 3.23)
- g) Yüzey kaplamalarında doku farklılaşması oluşturularak donatıların konumları özellikle görme engelliler için tanımlanmalıdır.
- h) Kent mobilyalarının rengi seçilirken algılanmalarının kolay olması için çevresi ile zıtlık oluşturacak renkler tercih edilmelidir.
- ı) İyi işaretleme,

- i) İki veya daha fazla duyu yoluyla (hissedilebilir, işitsel ve görsel) iletişim sağlayabilecek önemli bilgilendirme,
- j) İyi akustik,
- k) Ses yükseltici sistemler.

### **3.3.4 Ulaşılabilir güzergah (TS 9111)**

Ulaşılabilir güzergah, net genişliği, yüzey dokusu, yürüyüş güzergahına paralel ve dik eğimi ve düzey değişiklikleri bakımından hareket sorunu bulunan bireylerin kullanabilmesine kolaylık sağlayan yürüme alanlarıdır. Ulaşılabilir güzergah, ulaşılabilir otopark alanından, ulaşılabilir yolcu indirme-bindirme alanından, toplu taşıma durağından, sokaklar veya kaldırımlardan ulaşılabilir bina girişlerine bağlanmalıdır.

Genel ilkeler,

- a) Yerleşke sınırları içinde, toplu taşıma durağından, ulaşılabilir otopark alanından, ulaşılabilir yolcu indirme-bindirme alanından, sokaklar veya kaldırımlardan, ulaşılabilir bina girişine kadar en az bir ulaşılabilir güzergah sağlanmalıdır.
- b) En az bir ulaşılabilir güzergah aynı yerleşkedeki ulaşılabilir binaları, ulaşılabilir donatıları, ulaşılabilir öğeleri ve ulaşılabilir mekanları birbirine bağlamalıdır.
- c) En az bir ulaşılabilir güzergah, ulaşılabilir bina veya tesis girişleri ile tüm ulaşılabilir mekanları ve öğeleri ve bina veya kullanım içindeki tüm ulaşılabilir konut birimlerini bağlamalıdır.
- d) Ulaşılabilir bir güzergah, ulaşılabilir konut birimine hizmet eden dış ve iç mekanlar ve donatılar ile her bir ulaşılabilir konut birimini bağlamalıdır.
- e) Ulaşılabilir güzergahların mümkün olduğunca ortak güzergahlar ile çakışması gereklidir. Erişim için gerekli bir alternatif güzergah bulunduğunda, genel/ortak güzergahtan yolculuk mesafesi farkı en düşük düzeyde tutulmalıdır. Karışıklık veya geri dönüşü en aza indirmek için yol boyunca işaretleme gereklidir.

### 3.3.4.1 Binalara giriş

Binaların en az bir girişine engelsiz ulaşım ve giriş olanağı sağlanmalıdır. Ulaşılabilir tüm güzergâh noktaları en az 92 cm eninde olmalı, rampaların eğimi 1:12 (%8)'den fazla olmamalıdır. 15 cm'den daha yükseğe çıkan rampaların her iki yanında korkuluk düzenlemelidir. Korkuluklar rampa yüzeyinden 90 cm yükseklikte olmalıdır. Rampaların kenarlarında kenar korumaları en az 5 cm yükseklikte düşünülmelidir (ADA, 1994) (Şekil 3.11).

#### Şekil 3.11. Ulaşılabilir giriş alternatifleri



Kaynak: <http://www.ada.gov/business/accessiblemtg.htm>, 22.02.2014

Eğer alternatif ulaşılabilir girişler kullanılacak ise, bu girişlerin tabelalar ile ulaşılabilir güzergâh üzerinde işaretlenerek yönlendirilmeleri sağlanmalıdır. Bu ulaşılabilir giriş kapısı önünde yeterli manevra alanı bulunmalı ve kapı ulaşılabilirlik düzenlemelerine uygun olmalıdır (ADA,1994) (Şekil 3.12).

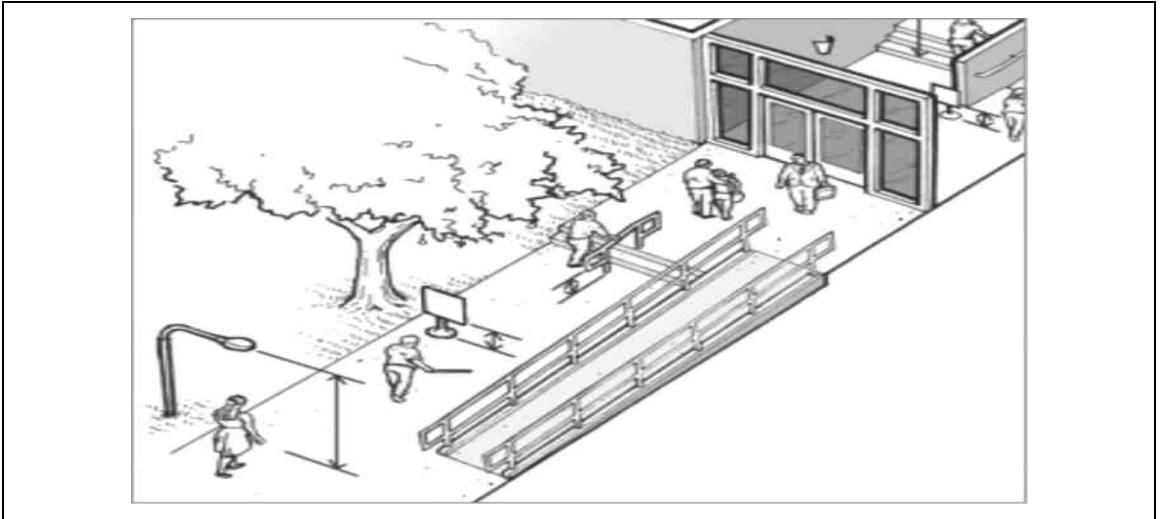
**Şekil 3.12. Ulaşılabilir giriş alternatifleri**



*Kaynak:* <http://www.ada.gov/business/accessiblemtg.htm>, 22.02.2014

Özellikle görme engelli ya da az görenlerin kullanacağı giriş yolları üzerinde yüksekliği 2030 cm'den alçak olan aydınlatma elemanı ya da sarkan tabela vb. donatı bulunmamalıdır. Kot farkı oluşturan merdivenlerde korkuluk düzenlemesi ihmal edilmemelidir. Rampaların genişliği en az en 91.5 cm olmalıdır (ADA,1994) (Şekil 3.13).

**Şekil 3.13. Ulaşılabilir giriş alternatifleri**



*Kaynak:* <http://www.ada.gov/business/accessiblemtg.htm>, 22.02.2014

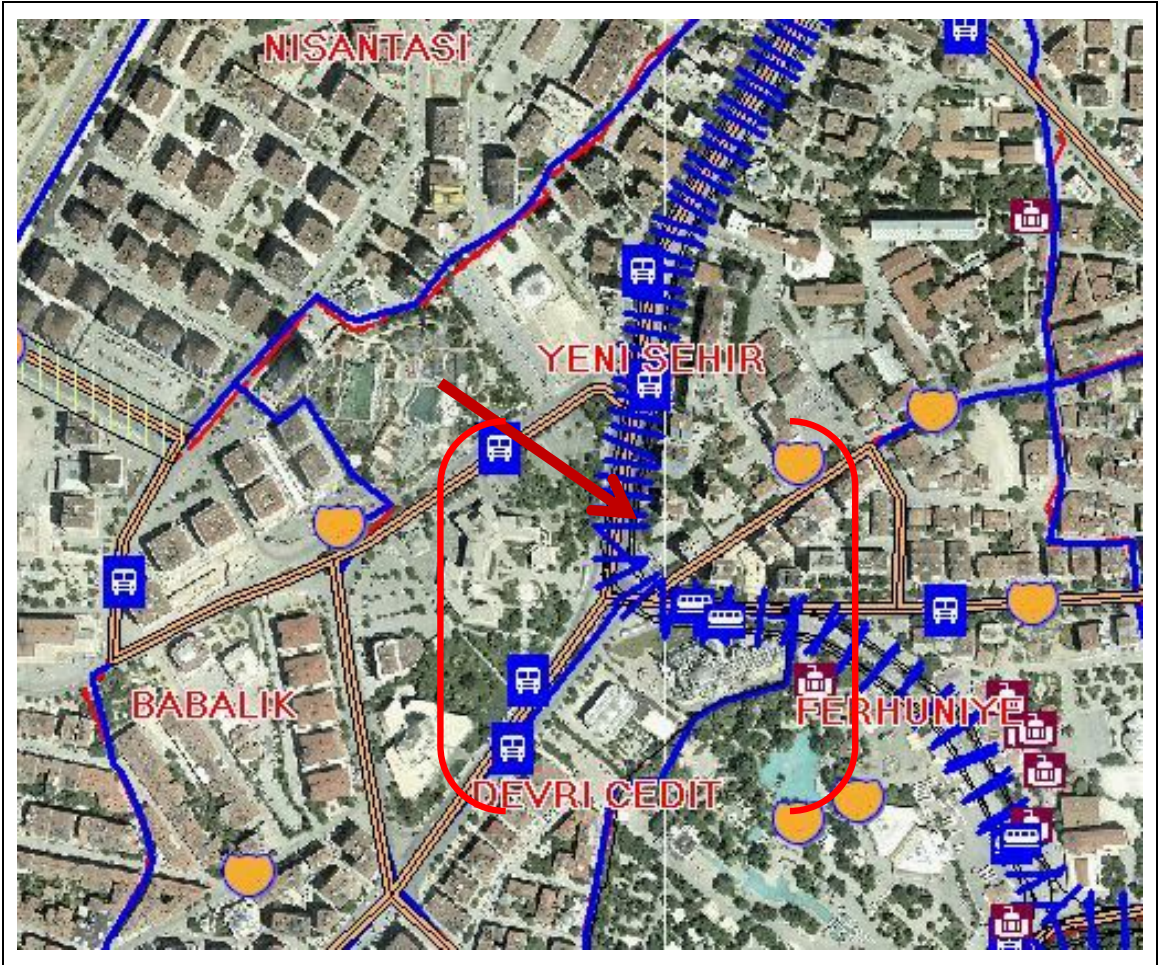
### 3.4 KONYA KENT MEKANININ ERİŞEBİLİRLİK İLKELESİ DOĞRULTUSUNDAKİ DÖNÜŞÜMÜNDEN KESİTLER

Konya Büyükşehir Belediyesi ile Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığı arasında düzenlenen protokol çerçevesinde yürütülen “Örnek Engelsiz Kent Projesi” kapsamında şehir genelinde erişilebilirlik ile ilgili çalışmalar yapılmıştır. Bu çalışmalar tarafınca takip edilip kayıt altına alınmıştır.

Erişilebilirlik bakımından problemlerin tespiti yapılırken şu kriterler göz önüne alındı:

- 1- Yüzeğe Bağlı Engeller
- 2- Kent Donatılarına Bağlı Engeller
- 3- Yaya-Trafik İlişisine Bağlı Engeller
- 4- İmar Uygulama Eksikliğine Bağlı Engeller
- 5- Diğer Engeller

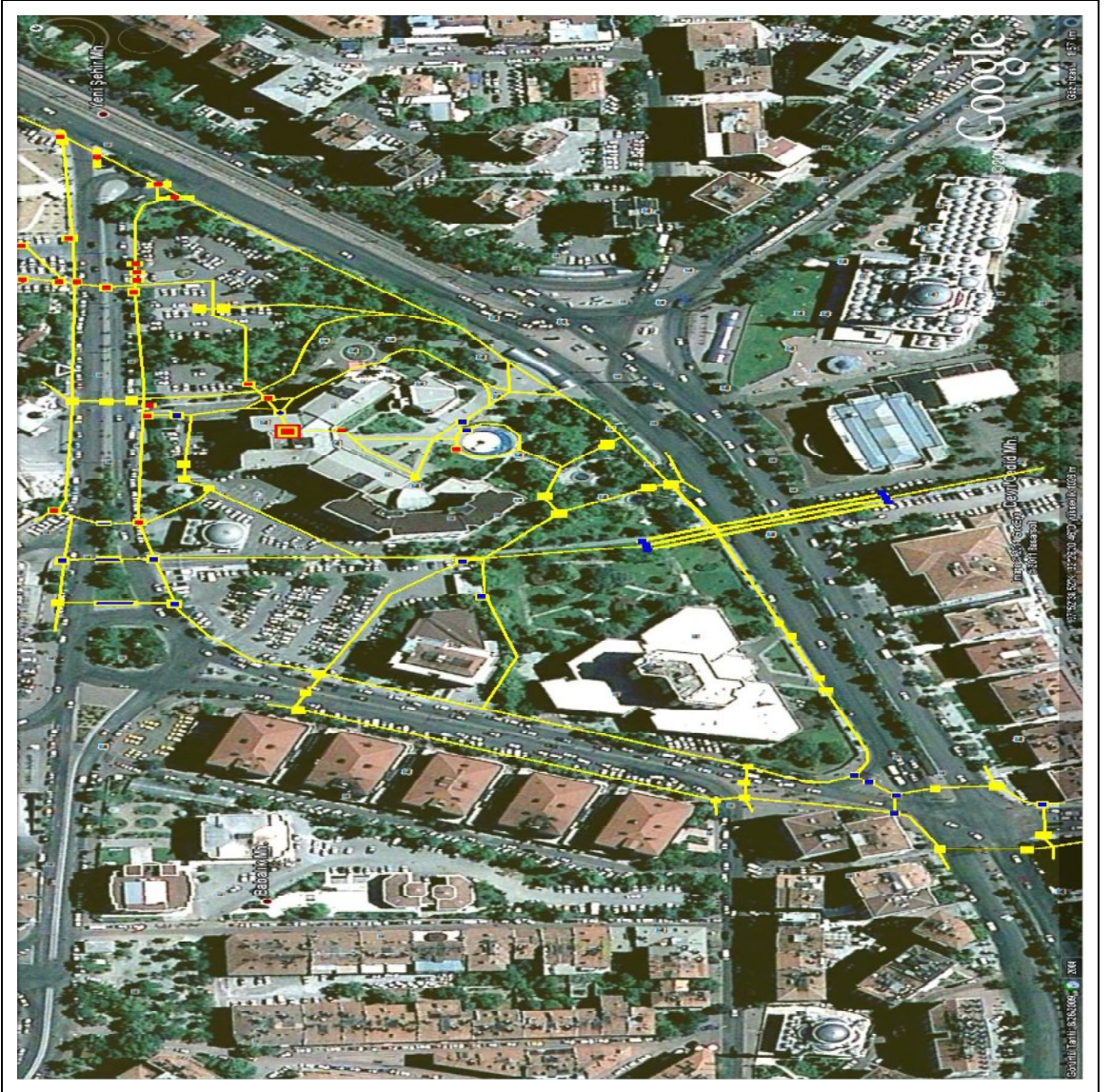
Şekil 3.14. Erişilebilirlik kriterleri kapsamında düzenlenecek pilot bölge



### 3.4.1 Mevcut Durum ve Engellerin Tespiti

Mevcut durum tespitleri yapılarak, yapılan tespitler halihazır paftalar üzerine işlenmiştir. Büyükşehir Belediye binası ve çevresinde erişebilirlik sağlanması için öncelikle engel teşkil eden noktalar ve güzergahlar tespit edilerek küçük ölçekli bir erişebilirlik planı hazırlandı..Bu alanlar genel olarak 10-15 yıl önceden düzenlenmesi yapılmış ancak erişebilirlik açısından eksiklikler bulunan şehrin merkezi yerlerindedir. Söz konusu eksikliklerin giderilmesi için küçük ölçekli tadilat ve düzenleme ihalesi yapılmış, bu kapsamda diğer bölgelerle birlikte burası da düzenleme kapsamına alınmıştır.

Şekil 3.15. Büyükşehir belediyesi ve çevresi erişebilirlik planı



**Şekil 3.16. Erişilebilirliği kısıtlayan durumlara örnek fotoğraflar**



**Şekil 3.17. Resimlerde geçici işgallerle erişebilirliğin engellendiği görülmektedir**



**Şekil 3.18. Erişilebilirliğin Sağlanması İçin Yapılan Düzenlemeler**



### 3.4.2 Erişilebilirliğin Sağlanması İçin Yapılan Düzenlemeler

**Şekil 3.19. Erişilebilirliğin Sağlanması İçin Yapılan Düzenlemeler**



Önce

Sonra



**Şekil 3.20. Erişilebilirliğin Sağlanması İçin Yapılan Düzenlemeler**



Yapılan Fiziki Düzenleme örneklerinden düzenleme öncesi ve düzenleme sonrasına ait resimlerden bazıları ....

**Şekil 3.21. Erişilebilirliğin Sağlanması İçin Yapılan Düzenlemeler**



**Şekil 3.22. Erişilebilirliğin Sağlanması İçin Yapılan Düzenlemeler**

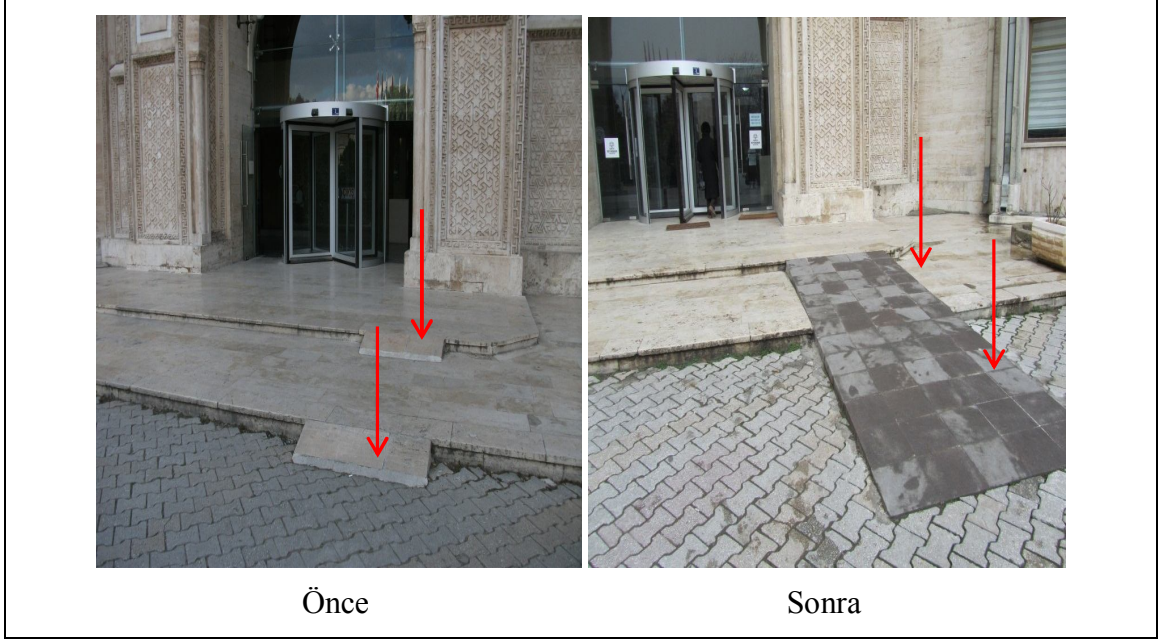


Yapılan Fiziki Düzenleme örneklerinden düzenleme öncesi ve düzenleme sonrasına ait resimlerden bazıları ....

**Şekil 3.23. Erişilebilirliğin Sağlanması İçin Yapılan Düzenlemeler**



**Şekil 3.24. Erişilebilirliğin Sağlanması İçin Yapılan Düzenlemeler**



### 3.4.3 Erişilebilirlik Yönetmeliklerine Uygun Yürütülen Projeler

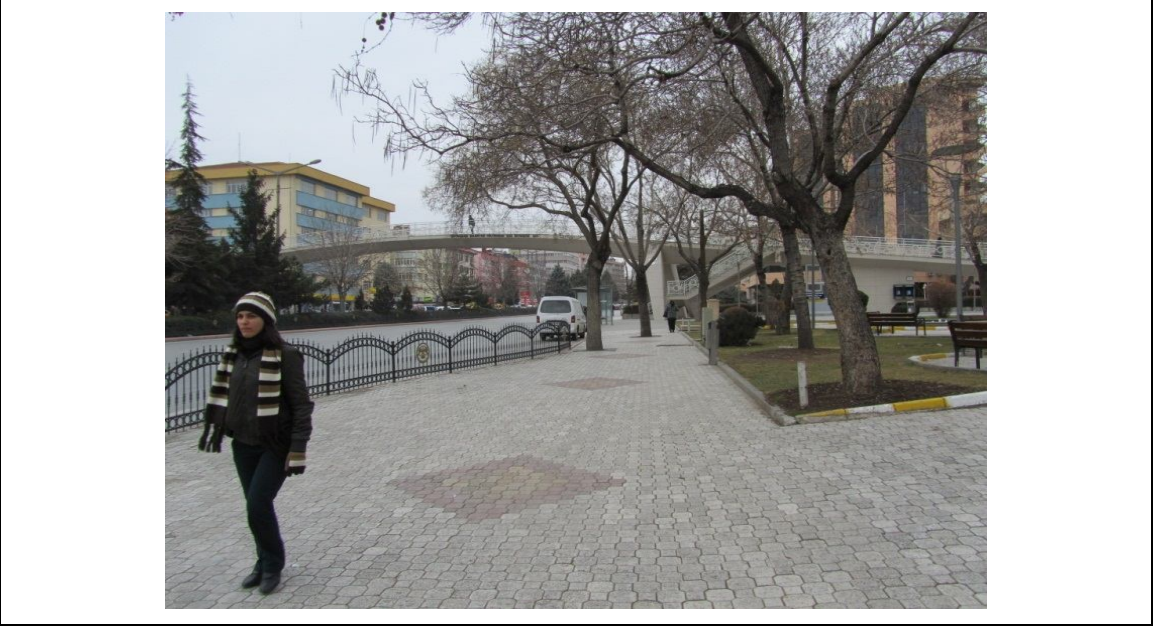
#### 3.4.3.1 Belediye önü rampalı üstgeçit projesi

**Şekil 3.25. Belediye Önü Rampalı Üstgeçit Projesi**



Belediye Binası çevresinde bulunan merkezi iş alanlarına Kültürpark'tan ulaşımı sağlamak amacıyla bu kısımda rampalı yaya üst geçidi inşa edilmiştir.

**şekil 3.26. Belediye  n  Rampalı  stgeit Projesi**



**şekil 3.27. Belediye  n  Rampalı  stgeit Projesi**



Belediye  n  yaya üst geçidinden kesitler.

### 3.4.3.2 Büyükşehir belediyesi önündeki yer altı geçiti

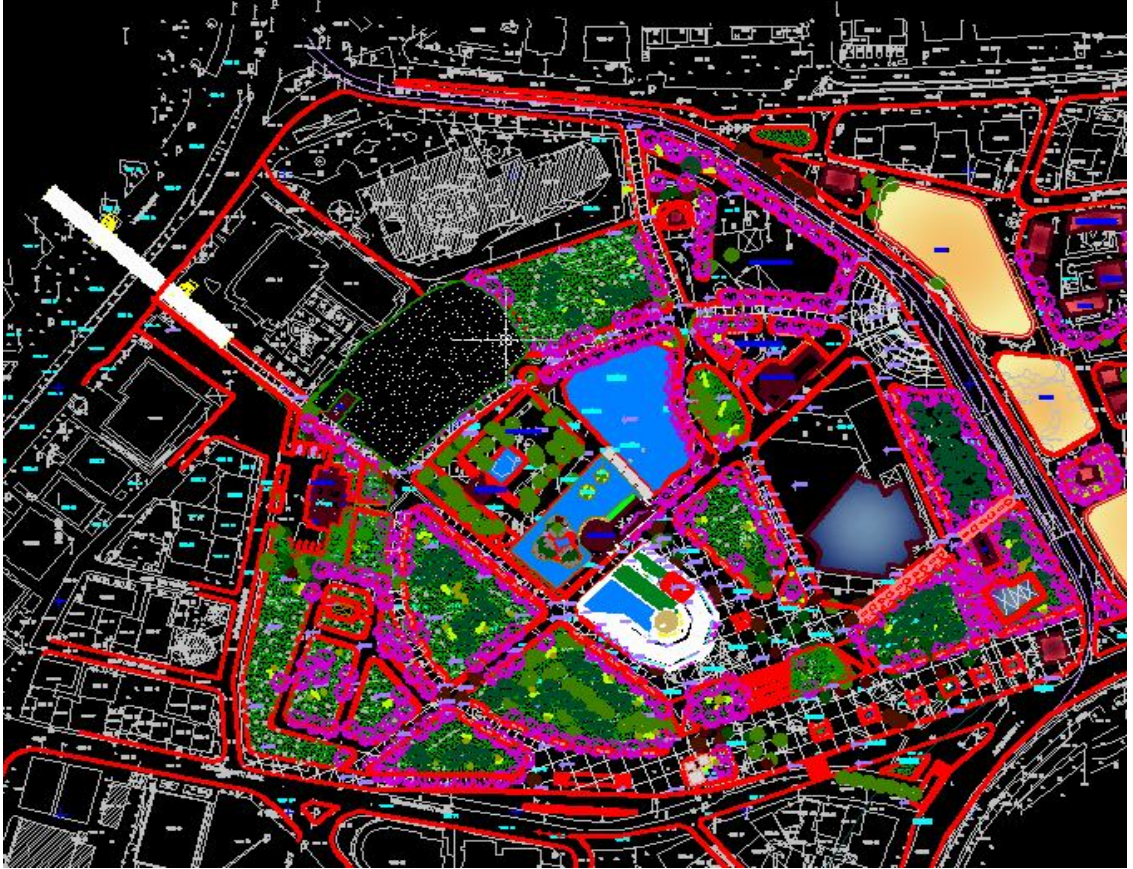
Şekil 3.28. Büyükşehir Belediyesi Önündeki Yer Altı Geçiti



Yine Belediye girişine yakın bir yerde Belediye çevresi ile numune hastanesi ve diğer iş merkezlerine ulaşımı sağlayan yaya alt geçidi mevcuttur. Yaya alt geçidi aynı zamanda çarşı olarak faaliyet göstermektedir. Altgeçide yürüyen merdivenlerle erişilmektedir. Engelliler için de bir platform montaj edilmiştir. Platformu kullanmak isteyen engelliler ulaşımında kullandıkları akıllı kartlarına yüklenen tanıtıcı bir program sayesinde platformu kullanabilmektedirler. Böylece ikinci bir kişiye ihtiyaç duymadan çarşıya inip çıkabilmektedir.

### 3.4.3.3 Kültürpark projesi

Œekil 3.29. Kültürpark Projesi

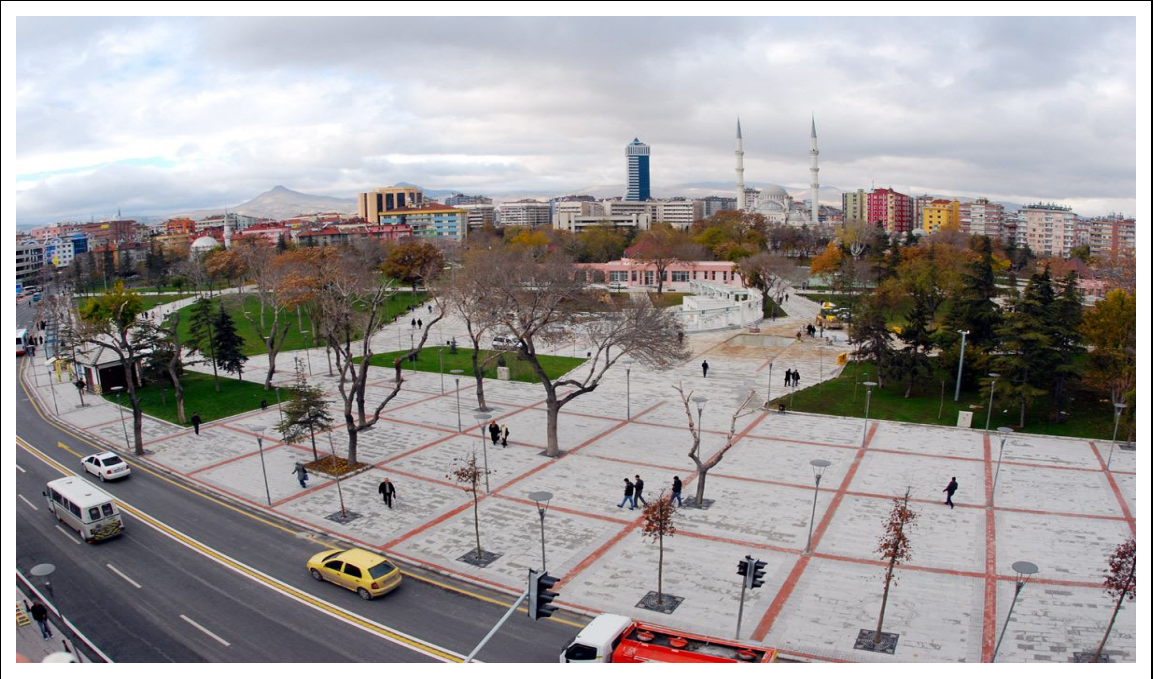


Eski fuar alanı olarak bilinen Kültürpark engellilerin de rahatlıkla faydalanabileceği bir park olarak projelendirilmiŒtir. Proje aŒamasında mevcuttaki kot farklılıkları ortadan kaldırılmıŒtır. Projenin uygulanmasıyla tüm engellilerin faydalanabileceği alanlar oluŒturulmuŒtur. Kültürpark içinde bir adet açık sahne, lokanta, çay bahçesi, bisiklet parkuru, yürüme alanları, kütüphane binası,sergi salonu, polis karakolu Tarihi Dede Bahçesi, ve bazı sosyal mekanlar yer almaktadır.

**Şekil 3.30. Kùltürpark Projesi**

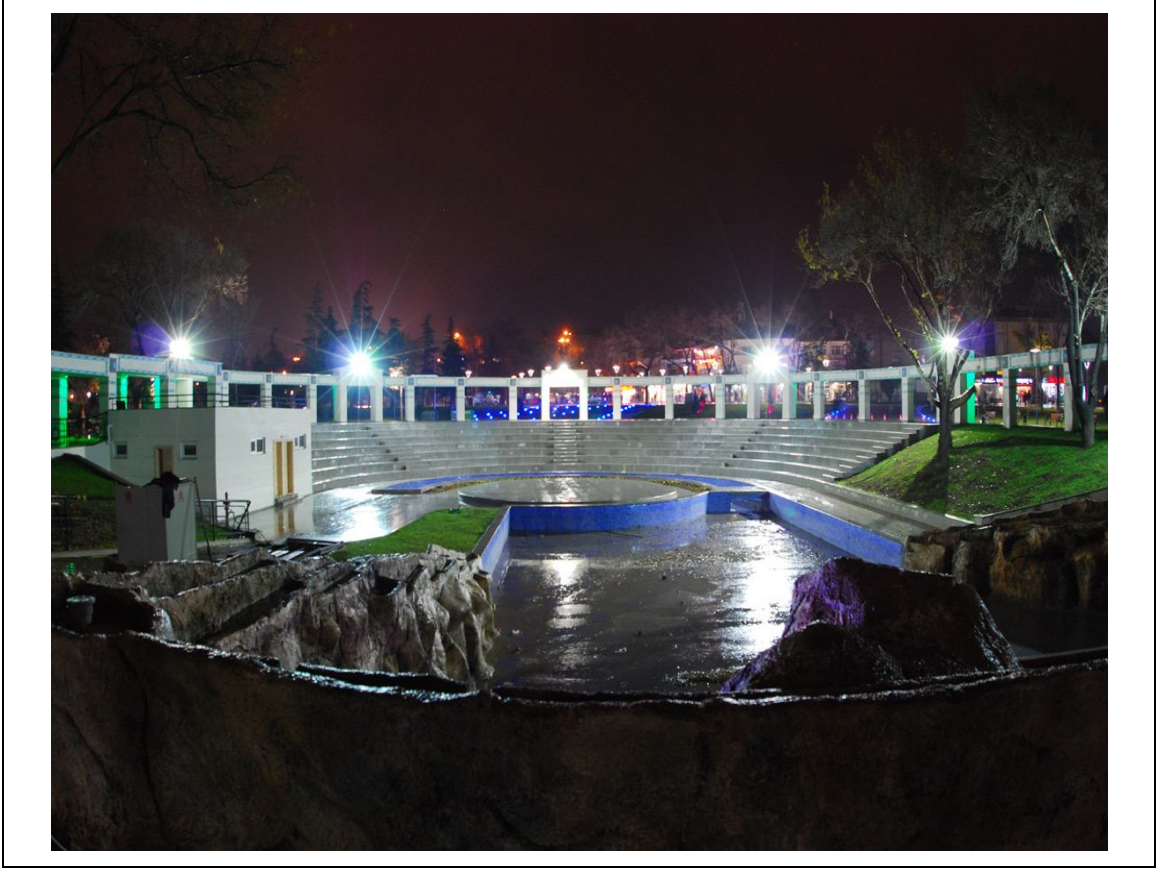


**Şekil 3.31. Kùltürpark Projesi**



Kùltürpark'tan genel görünüşler

**Şekil 3.32. Kùltürpark Projesi**



Kùltürpark'ta bulunan sahneden genel görünüş

**Şekil 3.33. Kùltürpark Projesi**



Açık sahneye erişimi sağlayan rampa görüntüleri



**Şekil 3.34. Kültürpark Projesi**



Lokanta girişinin uzaktan görünümü.

**Şekil 3.35. Kültürpark Projesi**



Kültürpark içinde bulunan engelli tuvaleti ve detay görüntüleri.

**Şekil 3.36. Kültürpark Projesi**



Kültürpark'a ulaşımı sağlayan yaya geçidi. Yaya ve araç trafiği aynı kotta düzenlendi. Görme engelliler için de sesli uyarı sistemi konuldu.

**Şekil 3.37. Kültürpark Projesi**



Yaya koridorundan bir görünüm.Burada da ağaçlar, elektririk ve aydınlatma elemanları banklar aynı hizaya getirildi.

**Şekil 3.38. Kültürpark Projesi**



**Şekil 3.39. Kültürpark Projesi**



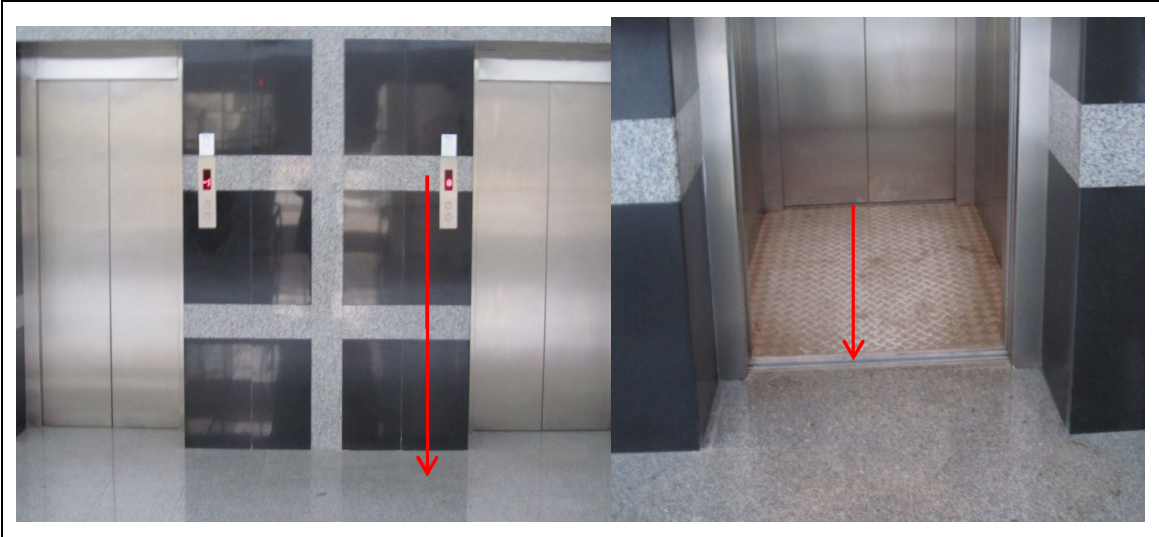
Kültürpark içinde bulunan kütüphaneden dış cephe ve girişinin görüntüleri. Kütüphanenin girişine engelli rampası yapıldı. İçeriye giriş engellilere uygun hale getirildi.

**Şekil 3.40. Kültürpark Projesi**



Kütüphanenin okuma salonuna giriş kapısı eŐiĐi kot farkı olmaksızın hemzemin uygulandı. Engellilerin rahat kullanabileceği oturma ve okuma yerleri yapıldı.

**Şekil 3.41. Kültürpark Projesi**



Asansörler engellilere uygun yapıldı.

**Şekil 3.42. Kültürpark Projesi**



Hizmet alınan masalar daha alçak seviyede ayarlandı.

**Şekil 3.43. Kültürpark Projesi**



Burası Kültürpark içinde bulunan Komek(Konya Büyükşehir Belediyesi Meslek Edindirme Kursu) sergi salonu. Salonun giriŐiyine engellilere uygun yapıldı.Buradaki görevli ile yaptığım görüŐmede engelliler için herhangi bir sıkıntı olmadığını sergilenen eserler içinde engelli  grencilere ait olanların da bulunduğunu söyledi.

**Şekil 3.44. Kültürpark Projesi**

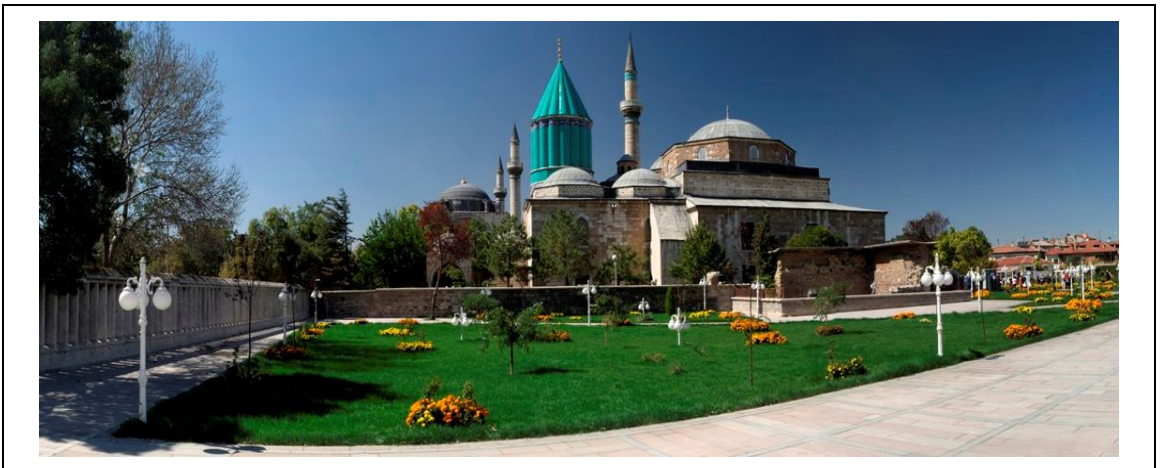


Kültürpark içinde tespit ettiğim eksiklerden biri de telefon ankiş r n n ahizesinin yüksek olması. Bu seviyede engellilerin kullanımına uygun değil.

#### **3.4.3.4 Konya Şehir merkezinde erişebilirlik ilkelerine göre düzenlenen diğer bazı projelerden kesitler**

Mevlana Müzesi G l Bahçesinde yapılan düzenlemeler tamamlanarak girişler ve i ulaşım tamamen engelsiz hale getirilmiştir.

**Şekil 3.45. G l bahçesi erişebilirlik düzenlemeleri**



Konya Büyükşehir Belediyesi Kültür Bakanlığı ile işbirliği içinde Mevlana Gülbahçesi içini yeniden düzenleyerek Erişebilirlik kriterlerine uygun hale getirdi.

**Şekil 3.46. Mevlana kültür merkezi erişebilirlik düzenlemeleri**



1980 Yıllarında Kültür Bakanlığı bünyesinde projelendirilen Mevlana Kültür Merkezi için o yıllarda engellilere yönelik yeterli düzenlemeler yer almamıştır.

**Şekil 3.47. Mevlana kültür merkezi erişebilirlik düzenlemeleri**



3500 Kişilik kapalı alanda sema salonu ve çeşitli kapalı ve açık toplanma mekanları bulunan Mevana Kültür Merkezi'nin İnşaatı ancak 2004 yılında Büyükşehir Belediyesi tarafından tamamlanmıştır. Mevlana Kültür Merkezi Mevlana Şeb-i Aruz (Düğün

Gecesi-Hz Mevlana'nın ölüm gecesi) etkinliklerinin yapıldığı yapıdır. Her yıl 17 Aralıkta sema gösterileri ulusal ve uluslararası katılımıyla Mevlana Kültür Merkezinde gerçekleştirilmektedir. Birçok engelli kişilerin de katılımının olduğu bu etkinliklerin engellilerin ulaşımına uygun hale getirilmesi için bir takım çalışmalar yapıldı.

**Şekil 3.48. Mevlana kültür merkezinde erişebilirlik kriterleri doğrultusunda yapılan düzenlemeler**



**Şekil 3.49. Mevlana kültür merkezinde erişebilirlik kriterleri doğrultusunda yapılan düzenlemeler: iç zemin yönlendirme elemanı-bina içi yönlendirme elemanları**





**Şekil 3.50. Mevlana kültür merkezi erişebilirlik düzenlemeleri: merdiven uygulamaları**



Kültür Merkezinde uygulanması düşünülen yukarıdaki bazı detaylarla ilgili araştırmalar yapıldı.Yapılan araştırmalar sonucu bazı uygulamaların yapılmasına karar verildi.Bu uygulamaların tatbiki için bir ihale yapıldı.

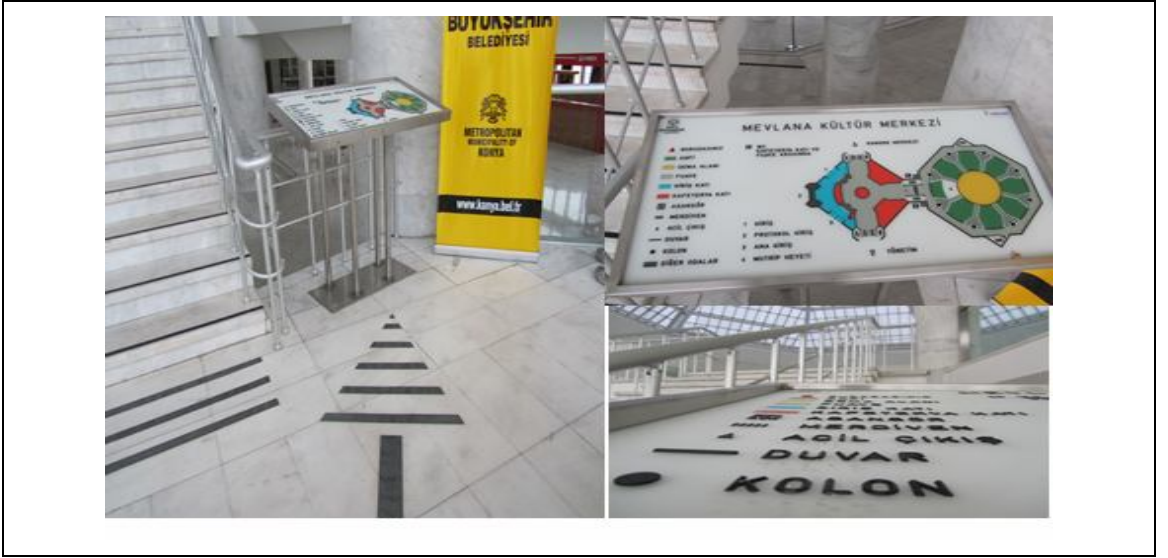
**Şekil 3.51. Mevlana kültür merkezi erişebilirlik düzenlemeleri: pürüzlü, ışık yansıtıcı iç zemin kauçuk malzemesi**



Yapılan ihale kapsamında bazı uygulamalar yapıldı. Burada mevcut zemin kaplama tekerlekli sandalye için çok ideal bir malzeme olmamakla birlikte kullanıma engel teşkil etmemektedir. Bu zemin üzerine görme engelliler için sürekli iz uygulaması yapılmıştır.

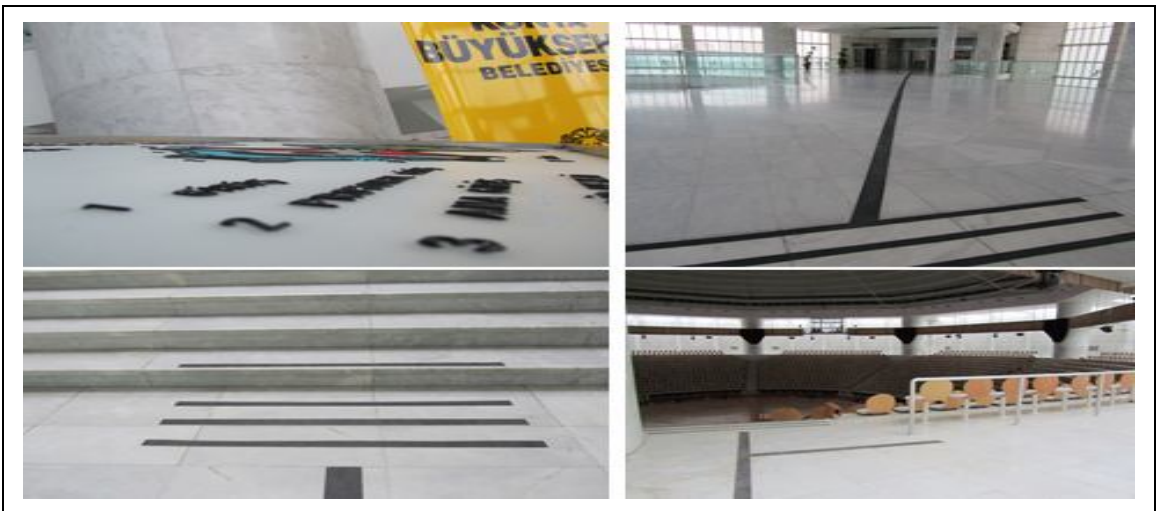
Güvelik kontrolünden geçen engelliler sürekli izlerle bilgi tabletine ulaşabiliyor. Ayrıca engellilerin kullanabileceği bir telefon ankisörü de konulmuştur.

**Şekil 3.52. Mevlana kültür merkezi erişebilirlik düzenlemeleri: kültür merkezinin haritası**



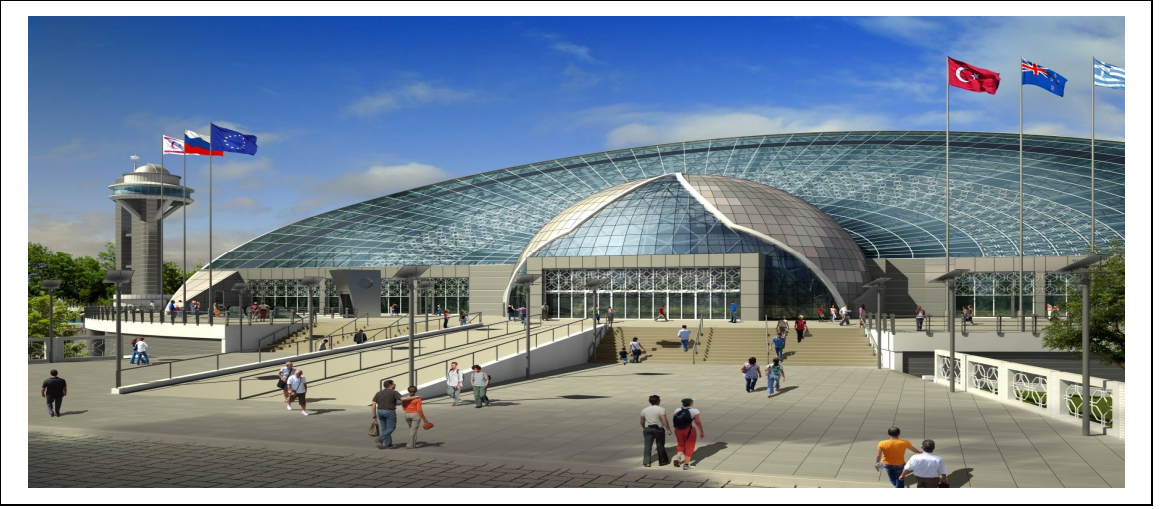
Sürekli iz yardımıyla bilgi tabletine ulaşan görme engelli biri bu tablet üzerinde Kültür Merkezinin haritası ve genel yerleşim planı hakkında bilgi sahibi olabiliyor.

**Şekil 3.53. Mevlana kültür merkezi erişebilirlik düzenlemeleri: sürekli izler**



Yine sürekli izleri takip eden engelliler merdivenleri de kullanarak sema salonuna ulaşabiliyor. Yürüme engelliler için de engelli aonsörleri, engelli wc leri ve rampalar konulmuştur. Ancak rampalarda eğim maksimum sınırlarda. Bu nedenle kaymayı ve hızlanmayı önleyici kauçuk halılar kullanılıyor. Tuvalet içinde de kalmaya ve oturmaya yardımcı olacak yan profillerden biri eksik. Duvarda yeri ayarlanmış ama montaj yapılmamış.

**Şekil 3.54. Bilim merkezi erişebilirlik düzenlemeleri**



Türkiye’de ilk bilim merkezi Konya’da inşa ediliyor .Eğitim amaçlı görsel ve dokunsal öğeleri barındıracak olan merkez engellilerin kullanımına uygun projelendirildi.

**Şekil 3.55. Konya stadyumu erişebilirlik düzenlemeleri**



Yeni yapılacak olan Konya Stadyumu da erişebilirlik kriterlerine uygun halde projelendirilmiştir.

**Şekil 3.56. Rampalı ve asansörlü yaya üst geçitleri**



Yeni yapılan yaya ve bisiletli üst geçitleri engellilere uygun inşa edildi.

**Şekil 3.57. Rampalı ve asansörlü yaya üst geçitleri: toplu ulaşım kartları ile kullanılması**



Yaya üst geçitlerini engelliler kullanabiliyor. Asansörleri kullanmak için toplu ulaşım kartlarına tanıtıcı program yükletiyorlar. Bu konuda asansörlere bilgilendirme yazıları yazılmıştır. Başvuru yerleri ve ulaşabilecekleri telefon numaraları belirtilmiştir.

**Şekil 3.58. Rampalı ve asansörlü yaya üst geçitleri: yürüyen merdiven ve asansör bir arada uygulanmıştır**



Yaya üst geçitlerin bazılarında yürüyen merdiven ve asansör seçenekleri bir arada uygulanmıştır.

**Şekil 3.59. Rampalı ve asansörlü yaya üst geçitleri: bisiklet trafiğine uygun düzenleme örnekleri**



Bazı üst geçitlerde bisikletli kullanıcılar da göz önüne alınarak rampalı geçiş imkanı verildi. Bu üst geçitleri her türlü engelli kullanabiliyor. Bu geçitlerde belirli mesafelerde olması gereken dinlendirici ve güvenlik sağlayan sahanlıklar konulmamıştır. Ancak bu konuda Belediyeye herhangi bir şikayet ulaşmamıştır. Şikayet ulaşmaması saptık engellilerin refekatçi sahibi olması ya da tekerlekli sandalyelerin Konya Merkezinde artık tamamına yakınının motorlu olmasına bağlanmaktadır.

**Şekil 3.60. Erişebilirlik kriterlerine uygun tanzim edilen yollar: kavşak düzenlemesi**



Konya'da bisiklet kullanımı yaygın olduğundan kavşak ve yaya geçitlerinde bisikletli sürücüler de geçişlere entegre edilmektedir. Bisiklet yolları uluslararası kabul edilen renklerde boyanmaktadır. Mahalle içerisinde ev girişleri, bisiklet yaya ve araç yolu kesişimleri engellilere uygun hale getirilmektedir.

**Şekil 3.61. Erişebilirlik kriterlerine uygun tanzim edilen yollar: bisiklet yollarının ayrılması**



Araç otoparkları tarifli hale getirilerek yaya güzargahlarına taşıt parklanmasının önüne geçilmesi için gerekli düzenlemelere imkan dahilinde yer verildi. Geçişlerde kot farkı ortadan kaldırıldı. Önceleri oluklu taş kullanılmaya başlanmıştı. Daha sonra düz yatık bordür taşları dizayn edilerek kullanılmaya başlandı. Bisikletliler için ayrı yollar oluşturuldu.

**Şekil 3.62. Erişebilirlik kriterlerine uygun tanzim edilen yollar: kod farklarının giderilmesi**



Engelliler için yeni düzenlemelerde mümkün olduğunca yayalarla birlikte güvenlik koridoru oluşturuluyor. Yaya ve bisiklet yolları, araç yolları arasında farkındalık oluşturacak küp granit gibi kaplamalar kullanılarak engellilere kolaylıklar sağlanmaktadır. Ayrıca yaya geçidi dışında caddeyi kuralsız geçmeye çalışanların refüjde tehlikeye düşmelerini önlemek amacıyla refüjlerde güvenlik taşları kullanılmaktadır.

Yapılan çalışmaların engellilerin genelini kapsaması, aynı zamanda yaya ve bisiklet kullanıcılarının da emniyetli seyretmesini sağlaması gerekmektedir.

Bu nedenle kısmi veya tam görme engelliler için Engelsiz Sürekli İz hatları oluşturma işinde öncelikle kabartma dokulu yer döşemesi konusunda malzeme ve yöntem seçimi yapılmalıdır.

**Şekil 3.63. Erişebilirlik kriterlerine uygun tanzim edilen yollar: sürekli iz oluşturulması**





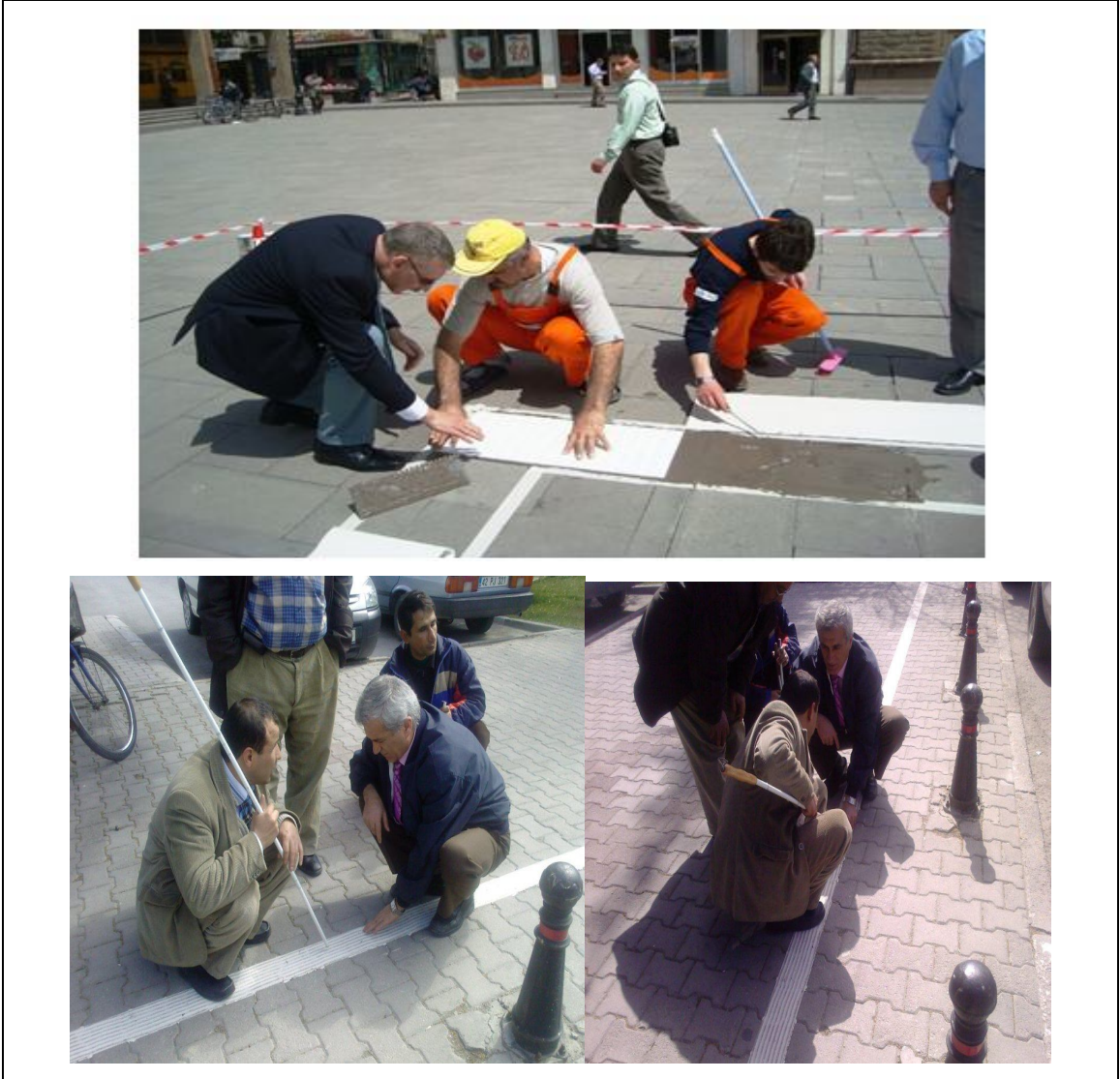
Başbakanlık özürölüler idaresi başkanlığı ile birebir görüşmelerimde ve daha sonra yazılan resmi yazı ile talep etmeme rağmen başlangıçta TSE'de bulunmadığından herhangi bir engelsiz iz malzemesi tavsiyeleri olmamıştır. Bunun yanında Ankara ve İstanbul Büyükşehir Belediyelerinin yanlış uygulamalar yaparak sökmek zorunda kaldığı malzeme bilgisine ulaşılmıştır. Uzun zamandır projelendirme ve araştırma çalışmalarına devam edilmesine rağmen bu güne kadar standart olmaması nedeniyle standart dışı bir uygulama yaparak sökmek zorunda kalmamak için yapılacak çalışmalar bir süre geciktirilmiştir. 2010 Aralık ayında uygunluğu kabul edilen Alman DIN ve Amerikan ADA standartlarına uygun olarak Mevlana Kültür Merkezinin Engelsiz Düzenlemesi ihalesi yapılmıştır. İhale kapsamında gerekli düzenlemeler tanzim edilmiştir.

Engelsiz Yollarımız, akülü araç ve tekerlekli sandalye kullanan ortopedik engelli halkımız tarafından kullanılmakta olup, bunun yanında görme engelli kardeşlerimizi de dikkate alan Belediyemiz tarafından, kamusal alanda her türlü kamu hizmetine engelsiz bir hat üzerinden ulaşılabilmesi ve bu hatlar ile ilgili yönlendirmelerin yapılabilmesi için bir çalışma başlatılmıştır. Konuyla ilgili araştırma ve tespitler yapılmış olup, malzeme ve yöntem seçimi netleşmemiştir..

Konya Büyükşehir Belediyesi, ülkemizde her türlü hizmette olduğu gibi bu konuda da öncü olma gayretindedir. Bu anlamda, konuyla ilgili yapmış olduğumuz araştırmanın sonucunu ve malzeme seçiminde dikkat ettiğimiz hususları şu şekilde açıklamak mümkündür.

Araştırmalarda Avrupa kentlerinde uygulanmakta olan, mevcut zemin ile aynı özellikte karo, parke taşı gibi malzemelerin kabartma desenli ve oluklu türlerinin kullanımı, pre-mark olarak adlandırılan ve ısıtılarak her türlü zemine küçük parçalar halinde yapıştırılabilen kauçuk ve plastik esaslı kabartma izler, çift komponentli yol boyası ile yapılabilen izler ve son olarak ta Thermo Plastic malzemenin zemine serilmesi yöntemiyle oluşturulan Engelsiz Sürekli İzler Konya şehir merkezinde uygulanmaktadır.

**Şekil 3.64. Erişebilirlik kriterlerine uygun tanzim edilen yollar: sürekli iz oluşturulması, etüd ve imalat aşaması**



İlk olarak mevcut zemine uygun beton veya taş malzemelerin, sonradan zemine uygulanmasının zorluğu ve engelsiz hat üzerinde çok değişik kaplama malzemeleri bulunabileceği ihtimalinden dolayı, sürekli bir hat oluşturulmakta çok çeşitli taşlar temin edilerek değişik yöntemler ile zemine uygulanması gerekeceğinden (Karo, parke, andezit, fonolit, traverten, mermer, granit, asfalt vb.) uygulamanın zorluğu dikkat çekmektedir. Bu tip bir uygulama deneme amaçlı olarak bir miktar Kabartma Desenli Kilitli (Papyon) Parke Taşı ile Konya Büyükşehir Belediyesince yapılmış olup, mevcut taşların kesilerek yerinden çıkarılmasının zorluğu ve taşların sabit şekli yüzünden tam olarak istenilen güzergahta bir hat oluşturulamaması nedeniyle çok cazip gelmemektedir.

İkinci tip malzeme olarak, Pre-Mark tabir edilen hazır, ısıtılarak her türlü zemine küçük parçalar halinde yapıştırılabilen plastik esaslı kabartma izler ise, küçük parçalardan oluştuğu için (30~50 cm gibi) kamu binaları içerisinde ve diğer kapalı mekânlarda kullanılmasının uygun olacağı düşünülmektedir. Bunun yanında uzun metrajlı dış ortam uygulamalarında birim maliyetinin yüksek olması, uygulama süresinin uzun ve işçiliğinin çok olması nedeni ile dış ortamda çok cazip olmadığı kanaati oluşmuştur.

Üçüncü tip malzeme olarak, Çift kompenantlı yol çizgi boyası ile tam olarak istenilen geometrik şekil temiz olarak elde edilememiş, kuruma sırasında bir miktar yayılma oluştuğundan şerit kanallarında düzgün köşeler elde edilememektedir. Bunun yanında çift kompenantlı yol çizgi boyasının çok rijit, sağlam bir malzeme olması nedeniyle, yaz ve kış ısı farklarından dolayı elastik bir yapıda olan asfalt ile farklı çalışması sonucu şekillerin sınırlarında asfaltta derin çatlaklar oluşturmakta ve yolun su alarak bozulmasına neden olmaktadır. Diğer bir mahsuru da her hangi bir nedenle sökülmesi gerektiğinde (güzergah değişikliği, hatalı imalat gibi) su jeti vb. sökülebilmesidir, Ancak freze ile aşırı deformasyonlu bir şekilde kazanabilmektedir. Elde edilen bu sonuçlar ve birim maliyetin de yüksek olması nedeniyle çift kompenantlı yol boyasının da çok uygun olmadığı kanaati oluşmaktadır.

Dördüncü ve son malzeme olarak Thermo Plastic incelediğinde, Malzeme bir ön ısıtıcıda ısıtılarak eritilip, serme aparatına dökülmektedir. Serme aparatı el ile çekilebildiği gibi otomatik valfli basit bir makine ile de serme işlemi yapılabilir. Çok hızlı kuruması sayesinde elde edilen izlerin köşeleri oldukça düzgün ve köşeli bir geometride oluyor. Kapalı mekanlarda el ile, dış mekanlarda ise makine ile uzun metrajlar kolaylıkla ve hızla uygulanabiliyor. En güzeli de çok sağlam olmasının yanında istenildiğinde su jeti veya çelik bilya atan siliciler ile kolaylıkla sökülebilmesidir. Tespit edilen bu sonuçların yanında istenilen güzergahta, her türlü malzemenin üzerine serilebilmesi ve maliyetinin de Pre-Mark ve Çift Kompenantlı Boyadan ucuz olması nedeniyle Engelsiz Sürekli İzler için en uygun malzemenin Thermo Plastic olacağı kanaatine varılmıştır. Her ne kadar teknik olarak uygun bir malzeme olsa da çevre etkisinin de göz önüne alınması gerekmektedir. Bu durumda petrol karışımı her türlü malzemenin mutlaka çevreye olumsuz etkisi olduğu

unutulmamalıdır. Engelsiz Sürekli İz projesinde tretuvarlarda bulunan engeller (Ağaç, trafik levhası, trafik ışığı, reklam tabelası, aydınlatma direği, Telekom panosu vb.) önüne konulacak ilave bir uyarı ile belirtmek yerine bu engellerin etrafından geçirilen kabartma kanallı iz sayesinde görme engelli kardeşlerimize engelsiz bir güzergâh sunulmuş olacaktır. Beyaz bastonlu bir vatandaşımız bu kabartma kanallı ize bastonunu koyarak kolaylıkla tüm kamusal hizmetlere, kamu binaları na ve toplu taşıma duraklarına engelsiz bir şekilde ulaşabilecek, oluşturulan kavşak noktalarını zeminde bulunan farklı doku sayesinde hissederek hemen yanındaki el hizasındaki levhada bulunacak olan kabartma braille alfabesi ile yazılmış yol tarifleri ile yönünü seçebilecektir.

**Şekil 3.65. Erişebilirlik kriterlerine uygun tanzim edilen yollar: tesis içi sürekli iz oluşturulması**



Konya Büyükşehir Belediyesi olarak Mevlana Kültür Merkezi ve bazı sınırlı mekanlar haricinde sürekli izler konusunda yerleşmiş bir standart oluşmamıştır. Bunun sebebi de bu konuda henüz çevresel ve fiziksel olarak Türkiye şartlarında uygun bir malzemenin tam olarak yerleşmemiş olmasıdır.

Konya da şu an itibariyle yoğun kavşaklarda, 250 adet Akustik Sinyalizasyon Sistemi uygulanmış olup, halen daha az yoğunluktaki bölgelerde de montajı devam etmektedir.

Tüm engelsiz izler ve yol üzerinde bulunan sesli ikaz sistemine sahip trafik ışıkları sayesinde Kentimizde yaşayan veya ziyaretçi olarak bulunan görme engelli bir kimse rahatlıkla emniyetli bir şekilde Konya'nın her yerine ulaşır, her yerini gezebilecektir.

Engelsiz Yol, Engelsiz Sürekli İz, Braille Yol Tarifi, Akustik Trafik Işığı ve Avrupa standartlarında rampalar ile toplu ulaşım duraklarına erişen bir engelli dünya standartlarında 60 adet alçak tabanlı, yana yatabilen, engelli rampası ve içeride tekerlekli sandalye sabitleme sistemine sahip yeni otobüslerle, istediği noktaya ulaşabilmektedir.

**Şekil 3.66. Erişebilirlik kriterlerine uygun tanzim edilen yollar: akustik sinyalizasyon sistemi**



Konya'da ulaşımda eksik olanlardan biri de tramvay sisteminin engellilere uygun olmaması. Almanya'dan temin edilen mevcut tramvaylar 1991-95 yıllarında faaliyete geçmiştir. Engellilere uygun Tramvaylar ilave edilmesi için çalışmalar başlatılmıştır. Yapımı düşünülen yeni tramvay güzergahlarında ise yine tüm ihtiyaçlara cevap verecek standartta imalatlar yapılarak, modern yeni tramvaylarla tüm engellilere uygun çalışmalar yapılacaktır.

Konya Büyükşehir Belediyesi bünyesinde, Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığınca oluşturulan Özürlüler Komisyonu ile “Örnek Engelsiz Kent Projesi” Konya ilinde başlatılmıştır. Bu kapsamda öncelikli ve yoğun kullanılan bölgeler tespit edilerek yapılması gereken düzenlemeler belirlenmiştir. Bu güne kadar belediyemize ulaşan kişisel talepler bire bir ilgilenilerek çözülmüş olup, özellikle bu konu ile ilgili olarak engelsiz maksimum ulaşılabilirliği sağlayabilmek adına muhtelif yerlerde rampalar teşkil etmek amacıyla özel bir tretuvar düzenleme ihalesi çıkmıştır. Bu ihale kapsamında öncelikle talep edilen bölgelerde olmak üzere yaklaşık 200 adet Engelsiz Rampa teşkil edilmesi sağlanmıştır.

Kentimizde yaşayan engelli ve bisiklet kullanan halkımızın ulaşım için yoğun trafik arasında düştüğü sıkıntılı durumu dikkate alan belediyemiz tarafından, engelli araçları ve bisiklet ile ulaşımı emniyetli bir hale getirebilmek amacıyla 2011 yılı sonu itibarı ile 147.000 m ayrılmış engelsiz yol inşaa edilmiştir.

Yeni yapılan ve mevcut engelsiz yollarımızı daha iyi ifade ederek tarifli hale getirebilmek amacıyla, engelsiz yollarımız tretuvarlarımızda kullanılan kırmızı renkten farklı olarak trafik mavisi renginde boyanmaya başlanmıştır.

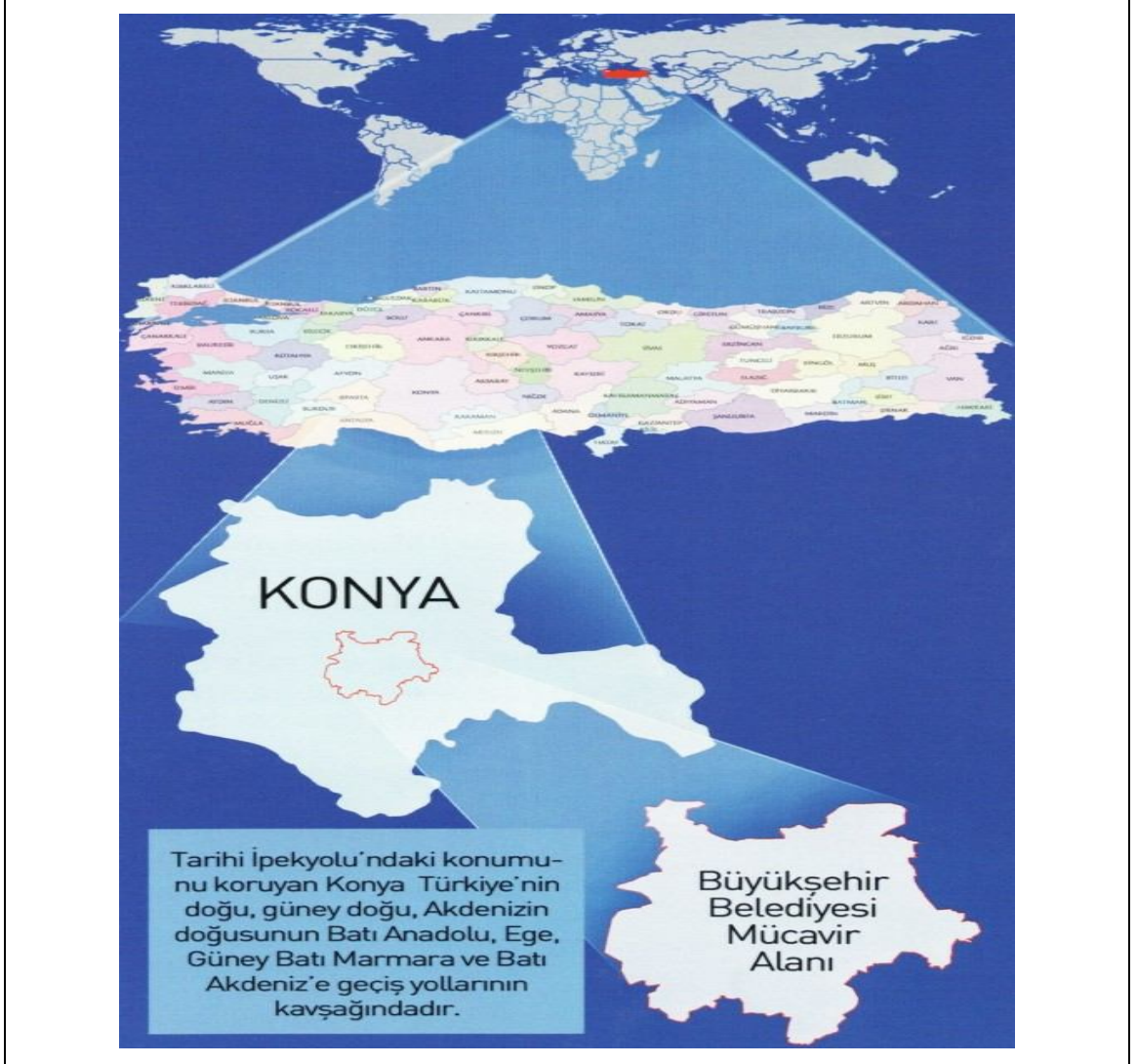
Önümüzdeki yıllarda yeni imal edilecek olan yollarımızın inşası, boya ve işaretleme işlemlerinin tamamlanarak, halen bazı kamulaştırma sorunları bulunan kesintili kısımların da birleştirilmesiyle kentimiz erişilebilir yol ağına sahip olacaktır.

Ayrıca Konya ilindeki tüm resmi kurum ve/veya kuruluşlar kapsamında erişebilirlik ve engelsiz kent projeleri kapsamında çalışmalar başlatılmış olup yazışmalar yapılmaktadır. Bu kurumların Erişebilirlik konusunda nelere sahip olup, nelerinin eksik olduğu tespit edilerek kendilerine en kısa zamanda tespit edilen eksikliklerini gidermeleri konusunda uyarıda bulunmaktadır. Eksiklerin tamamlanması takip altına alınıp gerekli teknik destek sağlanacağı kendilerine iletilmektedir. Bu çalışmalarla erişilebilir kent kriterlerine uygun bir şehir tanzimi planlanmaktadır.

## 4. ERİŞİLEBİLİRLİK SORUNUNA ULAŞIMDA ERİŞEBİLİRLİK PERSPEKTİFİNDEN YAKLAŞIM VE KONYA ÖRNEĞİ

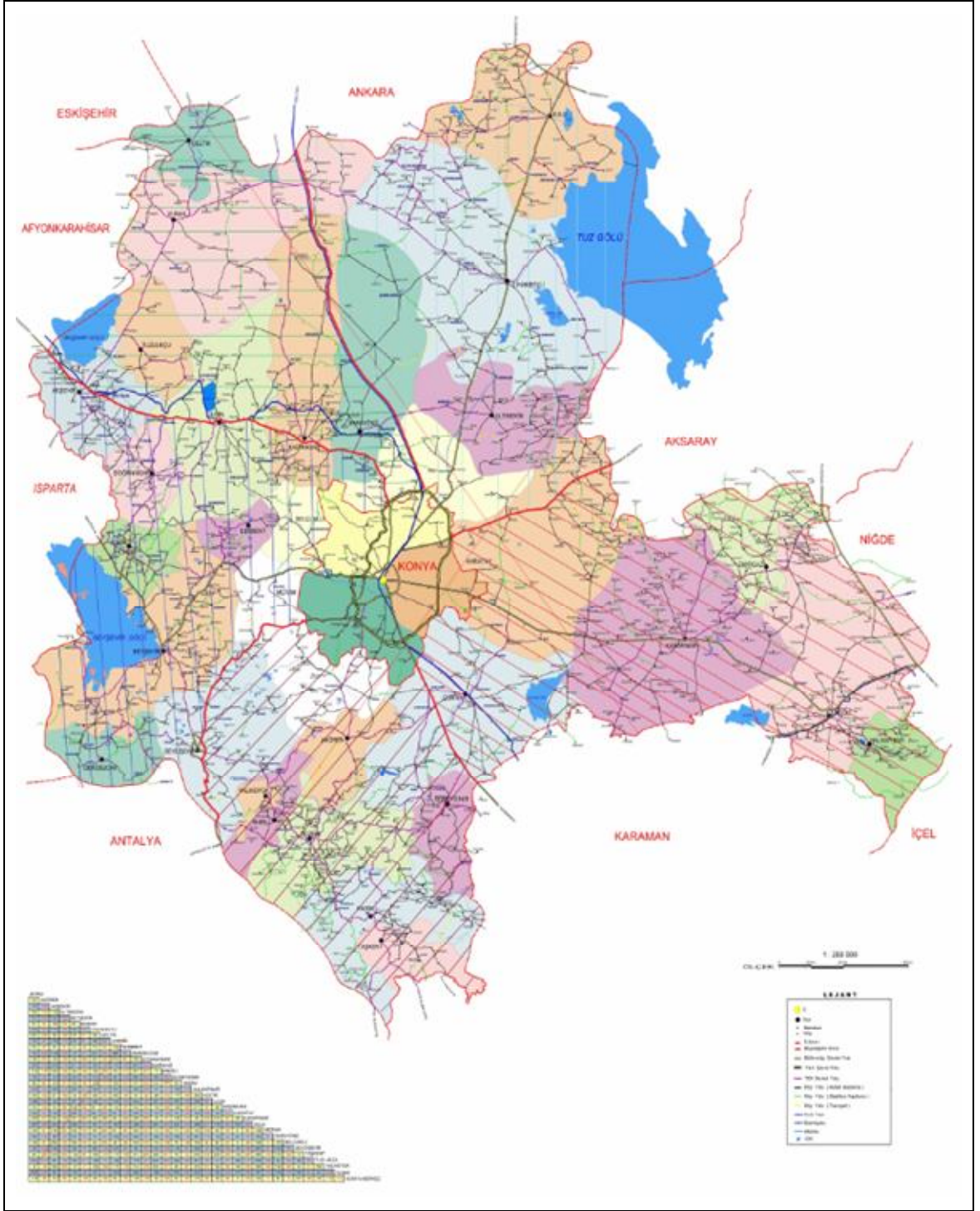
### 4.1 KONYA KENT YAPISI VE GELİŞİM SÜRECİ

Şekil 4.1. Büyükşehir belediyesi mücavir alanı



Konya kenti, Alaeddin Tepesi ve Mevlana Türbesi arasında kalan “tarihi (geleneksel) kent merkezi” odaklı olarak gelişmiş ve kentin yerleşim alanları Alaeddin Tepesi etrafındaki halkaya saplanan ışımsal yollarla çevreye yayılan bir biçimde oluşmuştur. Kentin modern kesimleri ise daha kuzeye kayarak Belediye çevresinde oluşan yeni ve modern merkezi ortaya çıkarmıştır. Bu iki merkezin erişebilirlik kriterleri ile irdelenmesi tarafımda sağlanmaya çalışılmıştır.

Şekil 4.2. Konya il haritası



İkinci bir kent merkezinin oluşması ile birlikte imar planlarında kentin dairesel gelişimi doğrusal bir yapıya yönlendirilmiş ve modern iş, ticaret ve yönetim işlevleri kuzeydeki bu yeni merkez çevresinde oluşmaya başlamıştır.



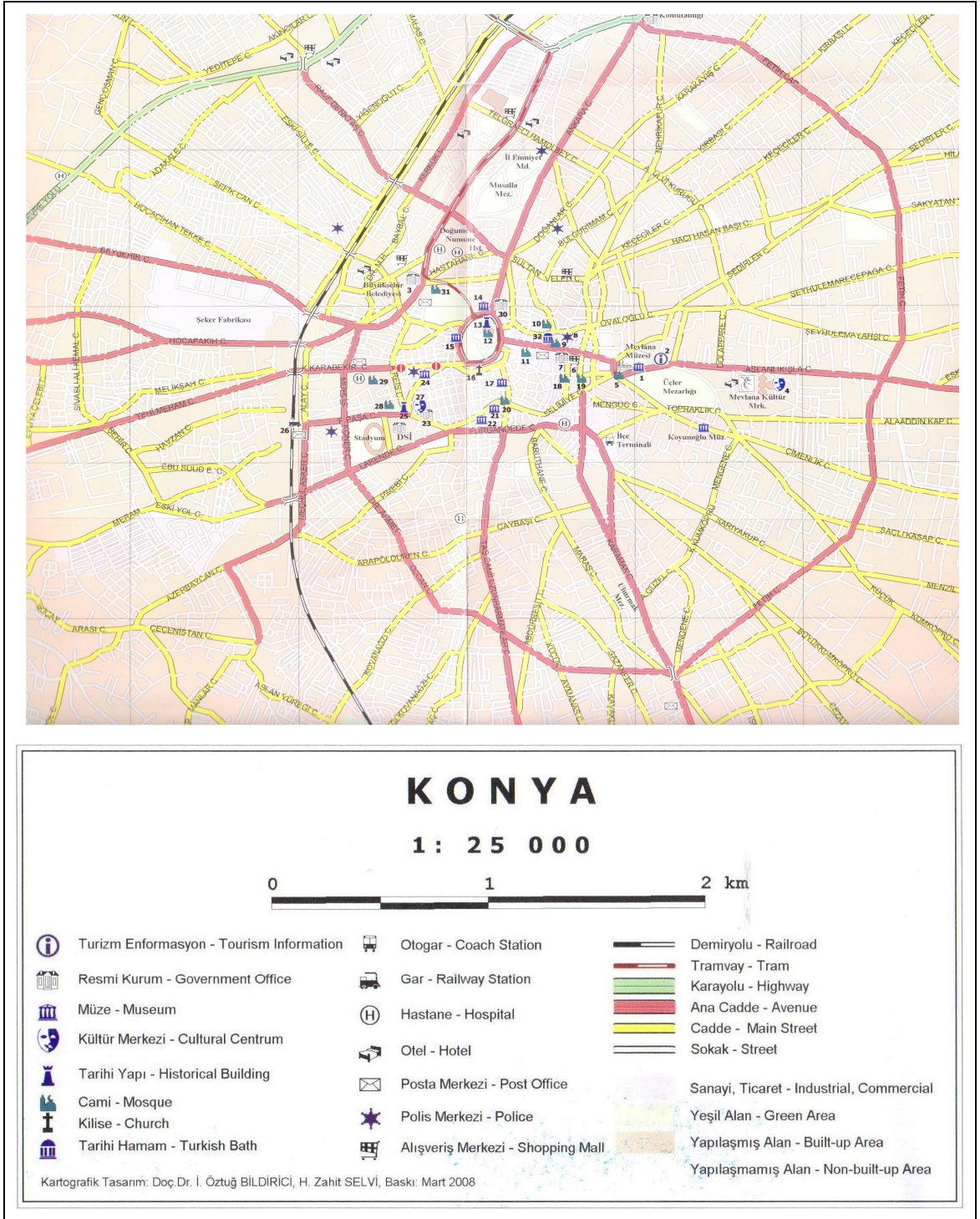
Geleneksel merkez ise küçük ticaret, kültür, turizm ve bazı iş ve yönetim işlevleriyle hala canlılığını sürdürmekle birlikte, tarihsel gelişim içinde oluşmuş yetersiz ulaşım altyapısı, artan taşıt trafiğinin yoğun baskısı altında kalmıştır. Son yıllarda imar planlarına uygun olarak açılan yeni yollar ve yapılan düzenlemeler trafikte bazı rahatlamalar sağlamakla birlikte geleneksel merkezin korunması ve kentsel değerlerin geliştirilmesi amacıyla yeni bir düzenleme gerekmektedir.

Çalışmalarında bir yandan geleneksel kent merkezindeki tarihi ve kültürel değerleri korurken diğer yandan da kentsel ve mekansal değerlerin geliştirilmesi, bu önemli alanların taşıt trafiğinin baskısından kurtulması hedeflenmektedir.

## 4.2 KONYA TARİHİ KENT MERKEZİNİN ULAŞIM ANALİZİ

### 4.2.1 Genel Trafik

Şekil 4.3. Konya il haritası: tarihi kent merkezi



Kentte yeni ve modern bir merkezin oluşması, geleneksel merkez üzerindeki baskıları azaltmamış, ulaşım düzenlemeleri (genel trafik yönlendirmesi ve toplu ulaşım hatları) kentlilerin talebi yönünde her iki merkeze de ulaşacak şekilde yapıldığı için, yolculuk hatları her iki merkeze erişerek ve her ikisi üzerinde de baskı yaratarak iki merkezi birbirine bağlayan koridorlarda ve özellikle Mevlana Caddesi üzerinde yığılmalara sebep olmuştur.

Geleneksel merkez çevresindeki yol şebekesinin yetersizliği, tüm ışınal yolların tek bir merkeze (Alaedin Tepesi) yönlenmiş olması, kentteki trafiğin Alaedin Tepesi çevresini ve Mevlana Caddesi koridorunu kullanması sonucunu ortaya çıkarmıştır. Varış noktası geleneksel merkez olmayan yolculukların bir bölümü Mevlana Caddesi koridorunu kullanmak zorunda kaldığından tarihi kent merkezi bir “geçiş alanı” haline dönüşmüştür. Bu durum mevcut dolaşım şemasına yansımaktadır (Şekil 4.20).

Kent merkezinde (proje alanında) düğümlenen yol şebekesine alternatif koridorlar yaratılmak amacıyla oluşturulan Fetih Caddesi gibi yeni yol bağlantıları henüz tam işlevine kavuşmadığından ve bunu destekleyecek diğer düzenlemeler (servis araçlarının güzergahlarının yönlendirilmesi gibi) yapılmadığından bu alternatif koridorlar henüz etkin olarak kullanılamamaktadır.

Kent merkezine otomobille erişimin zorlaştırılması konusunda herhangi bir girişim ve düzenleme bulunmadığından, geleneksel merkezde yol boyu ve yol dışı otoparklarda yer bulunması kolay ve ucuz olduğundan, otomobil sahibi olanların kent merkezine gelmeleri caydırılmamaktadır.

#### **4.2.2 Otoparklar**

Tarihi kent merkezinde yaratılmış bulunan otopark yerleri otomobillerin merkezin en değerli noktalarına kadar ulaşmasına izin vermekte, bunun sonucunda kent merkezindeki en değerli alanlar (Valilik karşısı açık otopark, İplikçi Camisi arkası açık ve katlı otopark gibi) otomobiller tarafından gün boyu park için kullanılmaktadır (Fotoğraf 4.2). Merkezin kalbinde yer alan bu otoparklar sadece bu değerli alanların gün boyu işgaline sebep olmakla kalmamakta, bu otoparklara erişim için sınırlı merkez yollarında ek bir trafik yükü oluşturmaktadır.

Geleneksel kent merkezinde otopark talebini azaltacak, uzun süreli otopark talebini kısa süreli otopark talebine yönlendirecek otopark stratejileri bulunmamaktadır. Kent merkezindeki otopark kapasitesi sabah işe gelerek otomobillerini iş saatleri sonuna kadar park eden kişiler tarafından doldurulmaktadır.

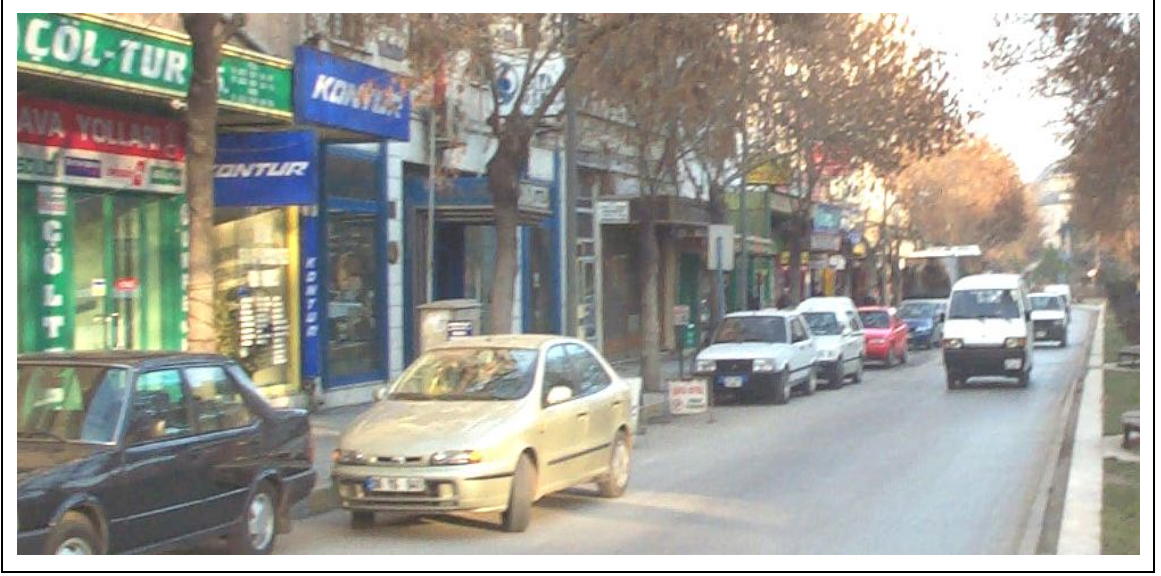
Tarihi kent merkezinde uzun süreli otoparkı caydıracak, mevcut park kapasitesini alışveriş ve iş amaçlı kısa süreli otoparka yönlendirecek fiyatlandırma düzenlemeleri bulunmamaktadır. Küçük yerleşmelerde otomobil kullanımını konusundaki en belirgin ve yanlış alışkanlık geleneksel merkezdeki bazı koridorlarda da görülmektedir. Bu alışkanlık esnafın sabah araçlarını dükkânlarının önüne park etmeleri, park yerini terk ettiklerinde bir engeli (kendi yaptırdıkları ve yasal olmayan “park yapılmaz” işaretlerini, sattıkları malların bir kısmını) park yerine koymaları ile dükkânlarının önündeki park yerini müşterilerine değil, kendilerine ayırmalarıdır (Fotoğraf 4.3, Fotoğraf 4.4).

Benzer şekilde geleneksel merkezdeki koridorlarda yer alan bazı kuruluşlar (şehirlerarası otobüs firmaları ve oteller gibi) kuruluşlarının önündeki bir yol şeridini kendilerine ayırarak, ya da resmi izinle tahsis ettirerek sınırlı yol yüzeyinin akan trafik için kullanımını engellemektedirler (Fotoğraf 4.4).

#### **Şekil 4.4. Tarihi kent merkezinde park eden araçların tükettiği kentsel mekanlar**



**Şekil 4.5. İşyerlerinin önünde günboyu park eden araçlar**

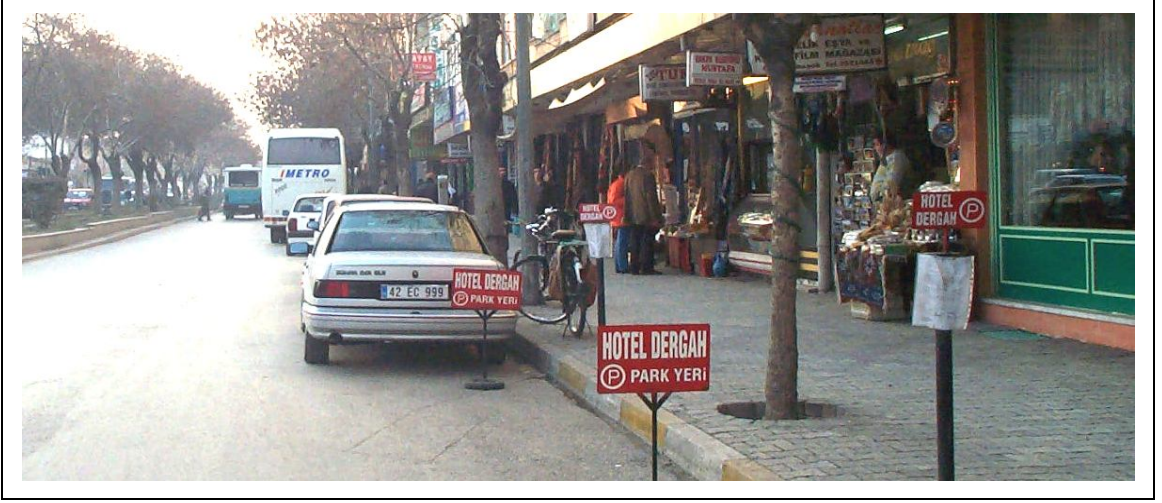


**Şekil 4.6. Tarihi kent merkezinde yol yüzeyinin otopark olarak tahsisi**



Konya’da özellikle geleneksel kent merkezindeki ticari kuruluşların küçük işletmeler niteliğinde olması, bu alanlarda çalışan kişilerin bireysel çalışma yolculuklarında (işe geliş ve gidişlerinde) ticari araçlarını (kamyonet, mini van, kamyonet gibi) kullanmaları, aynı araçlarını daha sonra gün boyunca iş amaçlı olarak kullanmaları ve gün boyu merkezde yoğun park etme talebini yaratmaktadır.

#### Şekil 4.7. Yol şeritlerinin otopark olarak kullanımı ve tahsisi



#### 4.2.3 Toplutaşım

Konya'daki toplutaşım sistemi tek odaklı bir kent yapısına göre ışınsal hatlar halinde biçimlenmiş olup, tramvay hattı ile bu dairesel gelişme doğrusal gelişmeye dönüşümü vurgulamaktadır. Ancak tramvay hattı tek bir koridora hizmet ederken tüm diğer toplutaşım hatlarında (otobüs ve minibüsler) hala eski yapı sürmektedir.

##### 4.2.3.1 Tramvay

Tramvay, halen tarihi kent merkezi olarak tanımlanan koridora (Mevlana Caddesine) ve çevresindeki alanlara doğrudan hizmet vermemekte, proje alanının kuzey ucundaki Alaeddin Tepesi'ni dolaşarak, Mevlana Caddesinin başlangıcındaki durağıyla alana hizmet etmektedir.

##### 4.2.3.2 Otobüs

Kentin tarihi gelişimi içinde oluşmuş otobüs hatlarının büyük bir bölümü tarihi merkeze odaklanmakta, Mevlana Caddesi üzerinden geçerek Kayalıpark'ı terminal noktası olarak kullanmaktadır. Bu durum Mevlana Caddesi üzerinde önemli bir hat yığılması ortaya çıkarmaktadır. Toplam 129 otobüs hattının geçtiği Mevlana Caddesinde zirve saatlerde 132 toplutaşım otobüsünün geçtiği belirlenmiştir. Bir bölümü körüklü otobüslerden oluşan bu sayı otomobil eşdeğer birimi olarak hesaplandığında 400 otomobile eşdeğer bir otobüs trafiğine ulaşmakta olup, bu değer ise yaklaşık bir trafik şeridinin sürekli olarak otobüsler tarafından kullanıldığını göstermektedir (Fotoğraf 4.8).

**Şekil 4.8. Mevlana caddesinde otobüs yoğunluğu**



Otobüs hatlarının mevcut yapısının tarihi kent merkezinde yarattığı bu yığılmaya ek olarak bir çok hattın terminal noktası olarak Kayalıpark'ı kullanması ikinci bir yığılmaya yol açmakta, bu yapı bir yandan olumlu bir şekilde merkezin toplu taşıma araçlarıyla erişilebilirliğini artırırken diğer yandan da hizmet tekrarlarını ortaya çıkarmakta; otobüsler ve yolcular için önemli boyutlarda durak ve bekleme alanlarının ayrılmasını gerektirmektedir (Fotoğraf 4.9).

**Şekil 4.9. Kayalıpark otobüs duraklarının alan kullanımı**



Pek çok otobüs hattının geleneksel merkezdeki ana koridorda son bulması, başlaması, ya da buradan geçmesi, proje alanını kentin en önemli toplu taşıma aktarma merkezi konumuna getirmiş bulunmaktadır. Bu alan sadece merkeze ulaşan kentliler tarafından değil, bir

noktadan kentin diğeri bir noktasına gidebilmek için aktarma yapan toplu taşıma yolcuları için en çok kullanılan nokta olmakta, bu özelliğiyle önemli bir çekim odağı haline gelmektedir.

#### 4.2.3.3 Minibüs

Kentiçi trafikte önemli bir payı olan ve kent merkezinin ana koridorlarını kullanan bu ara-toplu taşıma hizmetleri de geleneksel merkez ve ana koridorları yoğun olarak kullanılmaktadır. Ancak minibüs trafiği Mevlana Caddesi üzerinde değil, onu dik kesen Aziziye ve İstanbul Caddelerinde daha yoğun bir talebi karşılamaktadır. Mevlana Caddesini 13, İstanbul Caddesini 11, Aziziye Caddesini ise 24 minibüs hattı kullanmakta olup, Mevlana Caddesi yönündeki 13 hatta karşılık, onu dik kesen aksta 35 hattın geçişi bulunmaktadır.

Yapılan kesit sayımları sırasında zirve saatte Mevlana Caddesinden yaklaşık 200 minibüs geçtiği belirlenmiştir. Minibüslerin durak dışı yolcu indirip bindirmeleri, kurallara uygun olmayan davranışları da dikkate alınarak otomobil eşdeğerine dönüştürüldüğünde bu taşıtların mevcut yol kapasitesinin kullanımında büyük bir payı bulunduğu ortaya çıkmaktadır (Fotoğraf 4.10).

Minibüs hatlarının diğeri bir bölümü Mevlana koridorunu kullanmamakla birlikte tarihi kent merkezine erişen yolların ve kavşakların kullanımında önemli bir payları bulunmaktadır.

#### Şekil 4.10. Tarihi kent merkezindeki minibüsler





#### 4.2.3.4 Servis araçları

Kamu ve işyeri servislerinin güzergahları, durakları ve sıklıkları konusunda ayrıntılı bilgi bulunmamasıyla birlikte, çalışma alanında şimdiye kadar yapılmış bulunan kesit sayımları koridorun servis araçları tarafından yoğun bir şekilde kullanıldığını ortaya koymaktadır.

Servis araçları da gerek geleneksel merkezin yolculuk çekme özelliklerinin yüksek olması ve gerekse diğer toplu taşıma hizmetlerine aktarma yapmaya imkan verdiği için etüt alanındaki yol bağlantılarını kullanmayı tercih etmektedirler.

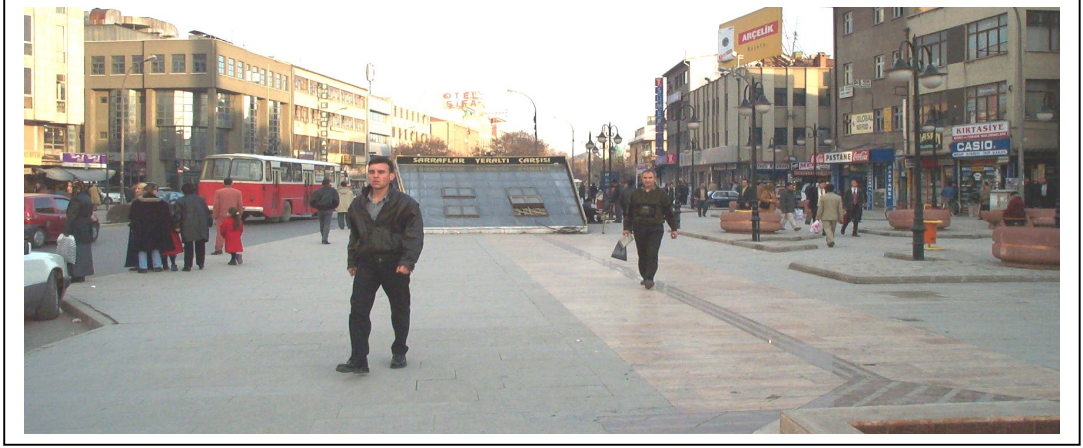
#### 4.2.3.5 Yaya

Merkez işlevlerinin sağladığı imkanları kullanmak veya aktarma yapmak amacıyla alana gelen yayalara, ana koridorların kaldırımlarında kesintisiz ve korumalı bir yürüme şebekesi sağlanmış olmakla birlikte, yaya kaldırımlarının yer yer yetersiz ve standart dışı kesimleri bulunmaktadır. Son yıllarda yapılan bazı fiziksel düzenlemelerde bile yaya trafiği hacimleri dikkate alınmadığından yaya akışkanlığının sürekliliği sağlanamamakta, yer yer çok genişleyen veya daralan yürüme koridorları oluşmaktadır (Fotoğraf 4.10, Fotoğraf 4.11).

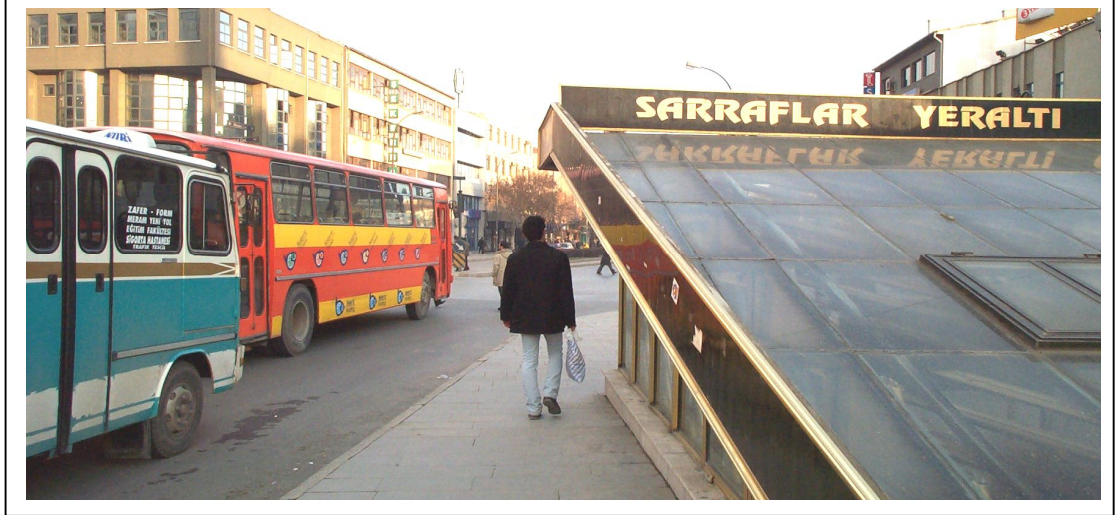
Kentin en önemli toplu taşıma aktarma noktası ve terminallerine sahip bulunan Mevlana Caddesi üzerindeki otobüs durakları ve bu duraklarda bekleyen yolcular için mekansal bir ayırım yapılmamış olması, yaya hareketlerinin sürekliliğini yer yer kesintiye uğratmaktadır (Fotoğraf 4.12).

Yaya güvenliği açısından bir başka olumsuz nokta da iki yönde ikişer şeritle tasarlanan Aziziye Caddesinin yetersiz profili sebebiyle orta refüjün standart dışı boyutlarıdır. Karşıdan karşıya geçişlerde yaya güvenliğinin gerektirdiği genişliğe ulaşamayan refüjlerin gereken standartlara ulaştırılması için şerit kullanımında değişiklik yapılması tek çözüm seçeneği olarak görülmektedir (Fotoğraf 4.13).

**Şekil 4.11. Sarraflar yeraltı çarşısı üzerindeki geniş yaya düzenlemeleri**



**Şekil 4.12. Sarraflar yeraltı çarşısı girişinin yaya hareketlerini kısıtlaması**



**Şekil 4.13. Kapalı durakların ve bekleyen yolcuların yaya hareketlerini kısıtlaması**



**Şekil 4.14. Aziziye caddesi orta refüjünün standart dışı boyutları**



#### **4.2.3.6 Bisiklet**

Kent içi ulaşımında yol kullanımı açısından en verimli ulaşım türü olan ve çevresel olumsuz etkileri bulunmayan bisikletin desteklenmesi gerekirken, trafik sorunları yarattıkları gerekçesiyle geleneksel merkez alanının ana koridoru olan Mevlana Caddesinde bisikletlerin yasaklanması Konya ulaşımı açısından geri bir adım olarak değerlendirilmelidir. Ancak bu yasaklamanın denetlenebilir bir karar olmadığı ve uygulanamadığı görülmektedir.

Konya ulaşımında bisikletin etkin bir şekilde kullanılmasına, özellikle proje alanının bisikletliler için hem bir varış ve hem de bir geçiş alanı olmasına rağmen bisiklet kullanımının güvenliğini artıracak herhangi bir fiziksel düzenleme ve yeterli bisiklet park alanları bulunmamaktadır.

Bisiklet kullananlara herhangi bir altyapı ve ayrıcalık sağlanmaması, bisikletlilerin karışık trafik içinde kural dışı davranışlar içinde seyretmesine, gerek kendilerinin ve gerekse diğer trafiğin güvenliğini tehlikeye koyan hareketler yapmasına yol açmaktadır.

Merkez alanda uygun noktalarda düzenli, güvenli, modern kent mobilyası niteliklerinde ve çağdaş tasarım çizgilerini taşıyan bisiklet park alanlarının bulunmaması bisikletlerin gelişigüzel, her demir korkulukta kilitlenmiş olarak, bir kentsel atık gibi bırakılmasına sebep olmaktadır. Kent merkezinin belirli noktalarında bisikletlerin kilitlenip park edileceği çağdaş kent mobilyası özelliklerinde düzenlenecek bisiklet park yerlerinin yaratılmaması sonucunda yeni bir görsel kirlenme biçimi ortaya çıkmaktadır (Fotoğraf 4.15).

**Şekil 4.15. Tarihi kent merkezinde düzensiz olarak bırakılmış bisikletler**



#### **4.2.3.7 Taksiler**

Konya’da taksilerin duraklara bağlı olarak çalışması ve boş olarak trafik içinde yolcu aramak için seyretmemesi yol kapasitesinin verimli kullanımı ve taksi işletmeciliğinin maliyetinin azaltılması konusunda önemli ve olumlu bir noktadır. Ancak tarihi kent merkezindeki sınırlı alanların taksi depolama alanı olarak kullanılması (Valilik karşındaki taksi durağının depolama alanı gibi) (Fotoğraf 4.15), yol üstü bekleme alanları ile yol kapasitesini azaltmaları hala yaşanmakta olan ve düzeltilmesi gereken olumsuzluklardır (Şerefiye Caddesi Mevlana Caddesi çıkışı, Aziziye Caddesi Fenni Fırın Kavşağındaki duraklardaki gibi) (Fotoğraf 4.17).

#### 4.2.3.8 Yük taşımaları ve ticari servisler

Tarihi merkezin büyük bir bölümü küçük ölçekli ticaret, yeme-içme gibi faaliyetleri içerdiği için alandaki arazi kullanımlarının yoğun bir servis ihtiyacı bulunmakta ve gün boyu küçük ölçekli yk araçlarının servis trafiği görülmektedir. Gerek küçük işletmelerin kendi ticari yk araçları ve gerekse bu alana yük taşıyan dağıtım Őirketlerinin araçları alandaki yolları yükleme ve boşaltma için kullanılmaktadır. Yol Şeritleri üzerinde gerçekleştirilen bu faaliyetler proje alanındaki sınırlı yol Şebekesinin verimli kullanılmasına imkan vermemektedir.

**Şekil 4.16. Tarihi kent merkezinde taksi depolama alanı**



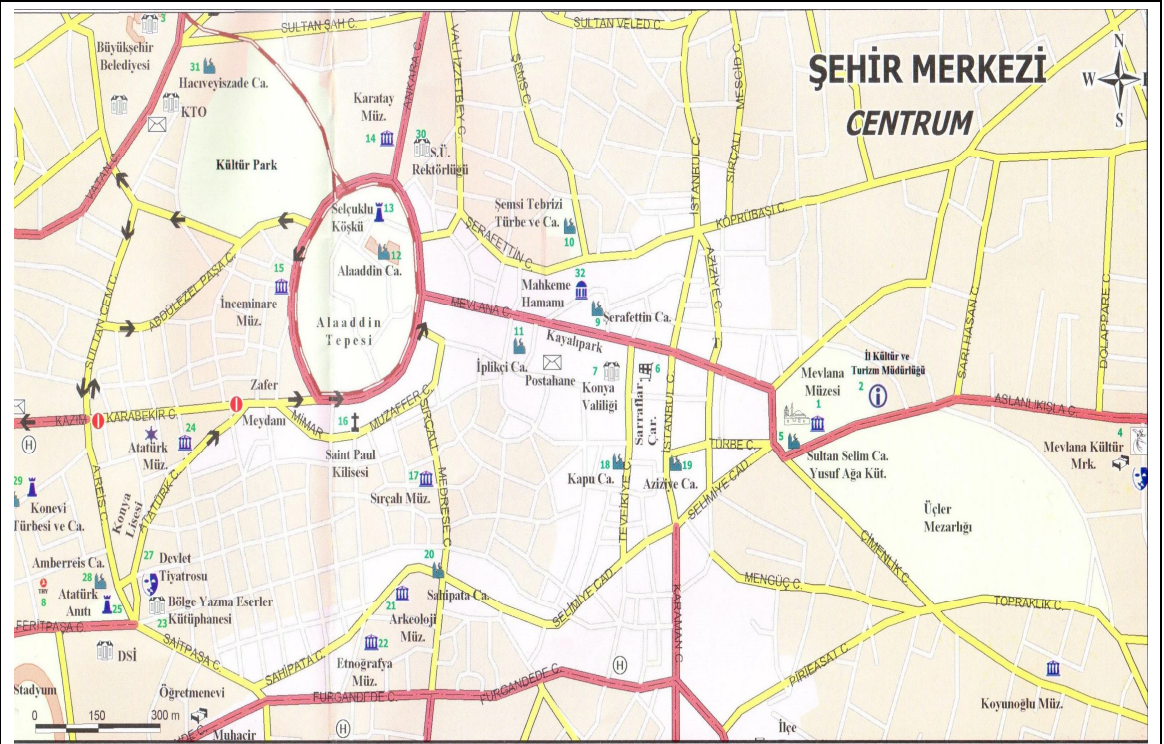
**Şekil 4.17. Yol Şeritlerinin taksi depolama alanı olarak kullanılması (aziziye cad.)**



### **4.3 ULAŞIMDA ERİŞEBİLİRLİK PERSPEKTİFİNDEN TARİHİ KENT MERKEZİNİN DÖNÜŞÜMÜ VE ERİŞEBİLİRLİK SORUNSAĞI**

Konya şehrinin cazibe merkezi olması ve hızlı gelişimi karşısında kent merkezindeki tarihi, insani, sosyal ve kültürel değerlerin korunması, tarihi kent merkezinin motorlu taşıt trafiğinin baskısından kurtarılması ve bu koruma ile birlikte kentsel mekanların tarihi doku ile birlikte geliştirilmesi gerekmektedir. Alaeddin Tepesi ile Mevlana Külliyesi arasındaki Mevlana Caddesi ve iki tarafındaki alanların tarihi özelliklerinin korunarak, yaya ağırlıklı bir düzenleme yapılması gerekmektedir.

**Şekil 4.18. Tarihi kent merkezi**



**NUMARALANDIRILMIŞ YERLER**

- 1 Mevlâna Müzesi
- 2 İl Kültür Turizm Müdürlüğü
- 3 Konya Büyükşehir Belediyesi
- 4 Mevlâna Kültür Merkezi
- 5 Sultan Selim Camii - Yusuf Ağa Küt.
- 6 Sarraflar Çarşısı
- 7 Konya Valiliği
- 8 Türk Hava Yolları
- 9 Şerafettin Camii
- 10 Şemsi Tebrizi Camii ve Türbesi
- 11 İplikçi Camii
- 12 Alaaddin Camii
- 13 Selçuklu Köşkü
- 14 Karatay Müzesi
- 15 İnce Minare Müzesi
- 16 Saint Paul Kilisesi
- 17 Sırçalı Müzesi
- 18 Kapu Camii
- 19 Aziziye Camii
- 20 Sahip Ata Camii/Sahip Ata Vakıf Müz.
- 21 Arkeoloji Müzesi
- 22 Etnoğrafya Müzesi
- 23 Bölge Yazma Eserler Kütüphanesi
- 24 Atatürk Müzesi
- 25 Atatürk Anıtı
- 26 Konya Tren Garı
- 27 Konya Devlet Tiyatrosu
- 28 Amberreis Camii
- 29 Şeyh Sadreddin Konevi Camii ve Tür.
- 30 Selçuk Üniversitesi Rektörlüğü
- 31 Haciveyiszade Camii
- 32 Tarihi Mahkeme Hamamı

**PLACES SHOWN WITH NUMBERS**

- 1 Mevlâna Museum
- 2 Culture and Tourism Directorate (INFORMATION)
- 3 Konya Metropolitan Municipality
- 4 Mevlâna Culture Centre
- 5 Sultan Selim Mosque - Yusuf Ağa Lib.
- 6 Gold Bazaar
- 7 City Hall
- 8 Turkish Airlines
- 9 Şerafettin Mosque
- 10 Shams Tabrizi Mosque and Tomb
- 11 İplikçi Mosque
- 12 Alaaddin Mosque
- 13 Seljuk Palace
- 14 Karatay Museum
- 15 İnce Minare Museum
- 16 Saint Paul Church
- 17 Sırçalı Museum
- 18 Kapu Mosque
- 19 Aziziye Mosque
- 20 Sahip Ata Mosque & Sahip Ata Museum
- 21 Archaeology Museum
- 22 Ethnography Museum
- 23 Library of Ancient Manuscripts
- 24 Atatürk Museum
- 25 Atatürk Monument
- 26 Train Station
- 27 Konya State Theater
- 28 Amberreis Mosque
- 29 Sadraddin Konevi Mosque
- 30 Deanship of Selcuk University
- 31 Haciveyiszade Mosque
- 32 Historical Turkish Bath

### 4.3.1 Ulaşım Önerileri

Temel ulaşım kurallarına göre;

- a) Alaeddin tepesi ile Mevlana Külliyesi aksı, yaya trafiğine ayrılmış, bu aksa paralel olarak, kuzeyinde ve güneyinde açılması öngörülen iki adet toplayıcı yol (Başaralı ve Şerafettin Caddeleri) ile bir merkez ringi oluşturulmalıdır.
- b) Tarihi Kent Merkezini çevreleyen yollar geliştirilerek, merkez çevresinde ikinci bir ring oluşturulmuş, böylece bir anlamda, birinci ring ile ikinci ring arasındaki bölge, kent gelişme kuramına uygun, merkez için bir geçiş (gelişme) alanı olarak düşünülmüştür.
- c) Ana omurganın yayalaştırılması hedefi ile bağlantılı olarak, Merkezi İş Alanı'nın ulaşım gereksinimi, kuzey ve güneydeki ring yollarla ve Raylı Toplu Taşın Sistemi ile sağlanmıştır.
- d) Mevlana Caddesi üzerinde yer alması öngörülen raylı sistemin (İplikçi Camii, Hükümet Meydanı ve Mevlana Külliyesi önünde) üç durağının bulunması gerekmektedir.
- e) Raylı sistem gerçekleştirilene kadar ana arterin güney kesiminin yayalaştırılması ve kuzeyinin de Alaeddin-Mevlana doğrultusunda tek yönlü olarak trafiğe açık olması uygun olacaktır. Raylı sistemin nostaljik niteliği olan bir tramvaydan öte, Konya Metropolitan alanını Tarihi Kent Merkezine bağlayacak toplu taşımacılığa yönelik bir tramvay sistemi olmalıdır.
- f) Yayalaştırılan Mevlana Caddesi üzerinde "Bisiklet Özel Yolu" kesinlikle bulunmalıdır.
- g) Kent omurgası olarak tanımlanan ve yayalaştırılan Mevlana Caddesi dışında, Kapu Camii, Aziziye Camii, Selimiye Camii gibi anıtsal yapıları birbirine bağlayan Aziziye Yaya Aksı Aksı ile Sulu Han, Buğday Pazarı, Mecidiye Han ve Kapu Camiini birbirine bağlayan Dülgerler Yaya Aksı oluşmuştur. Geleneksel Bedesten/Arastalar Yaya Bölgesi ile Mahkeme Hamamı ve Şerafettin Camii çevresinin Özel Yaya Alanları olarak tasarlanması gerekmektedir.



### 4.3.2 Önerilerin Aynen Uygulanmasında Ortaya Çıkabilecek Sorunlar

Işınsal bir yapısı bulunan kentin odağı olan ve kent omurgası olarak nitelendirilen proje alanında koruma planı ile getirilen öneriler, kent bütününe kapsayan bir ulaşım ana planı veya politika ve stratejileri olmaksızın ortaya konmuş olmakla birlikte, ulaşımaya yönelik önemli ve stratejik kararlar oluşturulmaktadır. Plan önerilerinin büyük bir bölümü, Konya için önerilmesi gereken çağdaş ulaşım politika ve stratejilere uygun kararları içermekle birlikte, tasarım ve işletme aşamalarına gelindiğinde diğer bazı önlemlerle desteklenmezlerse bazı uygulama sorunları ortaya çıkarabilecektir.

Plan kararları ve uygulama sorunlarının değerlendirilmesinden önce Konya genelinde ve tarihi kent merkezi için belirlenmesi gereken temel politikalar ve stratejilerin ana başlıklarıyla vurgulanması gereklidir.

Konya Tarihi Kent Merkezi için benimsenmesi gereken temel ulaşım politikaları ve stratejilerinin ana çizgileri şunlar olmalıdır:

- a) Tarihi kent merkezi özellikle yaya, bisiklet ve toplu ulaşım araçlarıyla kolay erişilebilir, ancak içinden zor geçilebilecek bir alan olmalıdır. Diğer bir deyişle, geleneksel kent merkezi “içinden geçilen bir alan” olarak değil, geçilmesi zor ama ulaşımak istendiğinde kolayca ulaşılabilen bir alan olarak tasarlanmalıdır.
- b) Bu genel politikaya bağlı olarak alana otomobille ulaşım ile erişilmesi için sağlanan kolaylıklar azaltılmalı, kentin tüm alanlarından merkeze yönelecek bireysel yolculukları toplu ulaşım araçlarına yönlendirecek önlemler alınmalıdır.
- c) Bu temel politikanın uygulanması için merkeze otomobille erişim cazip hale getirilmemeli, otopark kapasitesi sınırlı tutulmalı ve sağlanacak sınırlı otopark kapasitesinin merkezin ekonomik canlılığını destekleyecek kısa süreli otopark talepleri için kullanılmasını sağlayacak önlemler ve fiyatlandırma uygulanmalıdır.
- d) Kent Merkezinde oluşabilecek sıkışıklıklar ve seyahat süresi artışlarından toplu ulaşım hizmetlerinin olumsuz olarak etkilenmemesi için gereken düzenlemeler yapılmalı ve toplu ulaşım araçları olabildiğince karışık trafik içinden ayrılmalıdır.

- e) Tarihi merkezde çalışan kişilerin kent merkezine otomobilleri ile gelip, otomobillerini gün boyu tarihi dokunun yetersiz yol yüzeyinde park ederek yolları otopark olarak kullanmalarına izin verilmemelidir.
- f) Tarihi kent merkezindeki yol boyu otoparka izin verilmemeli, otoparklar yol dışındaki yüzeysel ve katlı otoparklara yönlendirilmelidir. Şu anda kent merkezindeki en önemli sorun tarihi alandaki sınırlı yolların yol olarak değil otopark olarak kullanılmasıdır. Tarihi dokudaki yolların normal kapasitesinde kullanılabilmesi halinde trafik için yeterli yol bulunmakta olup, trafiğin akıcılığının sağlanması mümkündür.
- g) Yaya yolları ve alanları, bisiklet yolları ve toplu taşıma hizmetleri birbirlerini tamamlayan ve birbirleriyle aktarma yaparak bütünleşen sistemler olarak tasarlanmalıdır.
- h) Yaya ve bisiklet yolları kesintisiz bir şebeke olarak tasarlanmalı, yayaların ve bisiklet sürücülerinin güvenliği ve hareketlerinin sürekliliği sağlanmalıdır. Kent genelinde yaya ve bisiklet yollarının düzenlenmesinde, genel trafikten tamamen ayrılmış bağımsız yaya ve bisiklet yolu parçaları tasarlanmasına ilave olarak, kentteki tüm yolların yaya ve bisikletliler için güvenli yollar olarak düzenlenmesi sağlanmalıdır. Kent merkezinde korunmuş alan ve şebekeleri kullanan yaya ve bisikletlilerin bu alan dışına çıktıklarında güvenli bir ortamda kalmaları önlenmelidir.

Bu genel politikalar ve stratejiler ışığında, koruma amaçlı imar planı kararları ve uygulanmasında ortaya çıkabilecek sorunlar aşağıdaki başlıklarda incelenmektedir.

#### **4.3.2.1 Genel trafik**

Planın temel kararı olan Mevlana Caddesinin yayalaştırılmasına paralel olarak genel taşıt trafiğinin kuzey ve güneydeki iki yan yola (Başarı ve Şerafettin Caddeleri) aktarılması ilke olarak uygun bir karar olmakla birlikte, Mevlana Caddesinin sadece tramvaya ayrılarak belediye otobüslerinin de bu koridorlara yüklenmesi durumunda, etkin bir otopark sınırlaması, fiyatlandırması ve denetimi sağlanmazsa bu yolların yetersiz geometrik özellikleriyle sağlayacakları sınırlı kapasite ve bağlantı yaptıkları noktalarda çeşitli yetersizlikler ortaya çıkabilecektir.

Plan kararları sonucunda oluşan dolaşım şeması incelendiğinde toplayıcı olarak adlandırılan ve herbiri bir yöndeki trafiğe hizmet eden bu iki yolun “bir yol çifti” olarak kullanılması ve bugünkü Mevlana Caddesi üzerindeki trafiğin büyük bir bölümünü üstlenmesi beklenmektedir. Ancak, bu iki yol arasında Aziziye Caddesi dışında herhangi bir bağlantının bulunmayışı, iki yol arasında trafiğin yön değişimine imkan vermemekte ve Alaeddin Caddesinden proje alanına giren taşıtların alanın sonuna kadar bu yolu kullanması, koridorun karşı tarafına geçememesi ve alandaki yol şebekesi üzerinde ilave bir baskı yaratması sonucunu çıkarmaktadır. Benzer şekilde koridorun kuzey kesimine ulaşmak isteyen bir taşıt da önce güney kesimi geçecek ve kuzeye ulaşmaya çalışacaktır.

Bir çift olarak çalışması beklenen bu iki yol arasındaki bağlantı eksikliği, kent merkezindeki yetersiz yol şebekesi üzerindeki trafik yükünü artırabilecek, özellikle Mevlana Caddesi üzerindeki trafiğin büyük bölümünü oluşturan belediye otobüsleri, bu yan yolların aşırı yüklenmesine ve tıkanmalara yol açabilecektir.

Mevlana Caddesinde sadece tramvaya izin verilmesi sonucunda bu iki yolun ağırlıkla toplu taşıma araçları (otobüsler ve minibüsler) tarafından kullanılacağı, bu hizmetlerin mevcut düzeyleri ve yarattıkları trafik hacimleri dikkate alındığında, otobüslerin düzenli duruşlarla yapağı duraklar, az sayıda hattın bulunmasına karşılık minibüslerin düzensiz ve kuralsız duruşları ile ortaya çıkacak düşük trafik akışkanlığı toplu taşıma araçları için özel bir önlem alınmazsa bu iki yolun sürekli olarak yoğun trafik altında kalabileceğini göstermektedir.

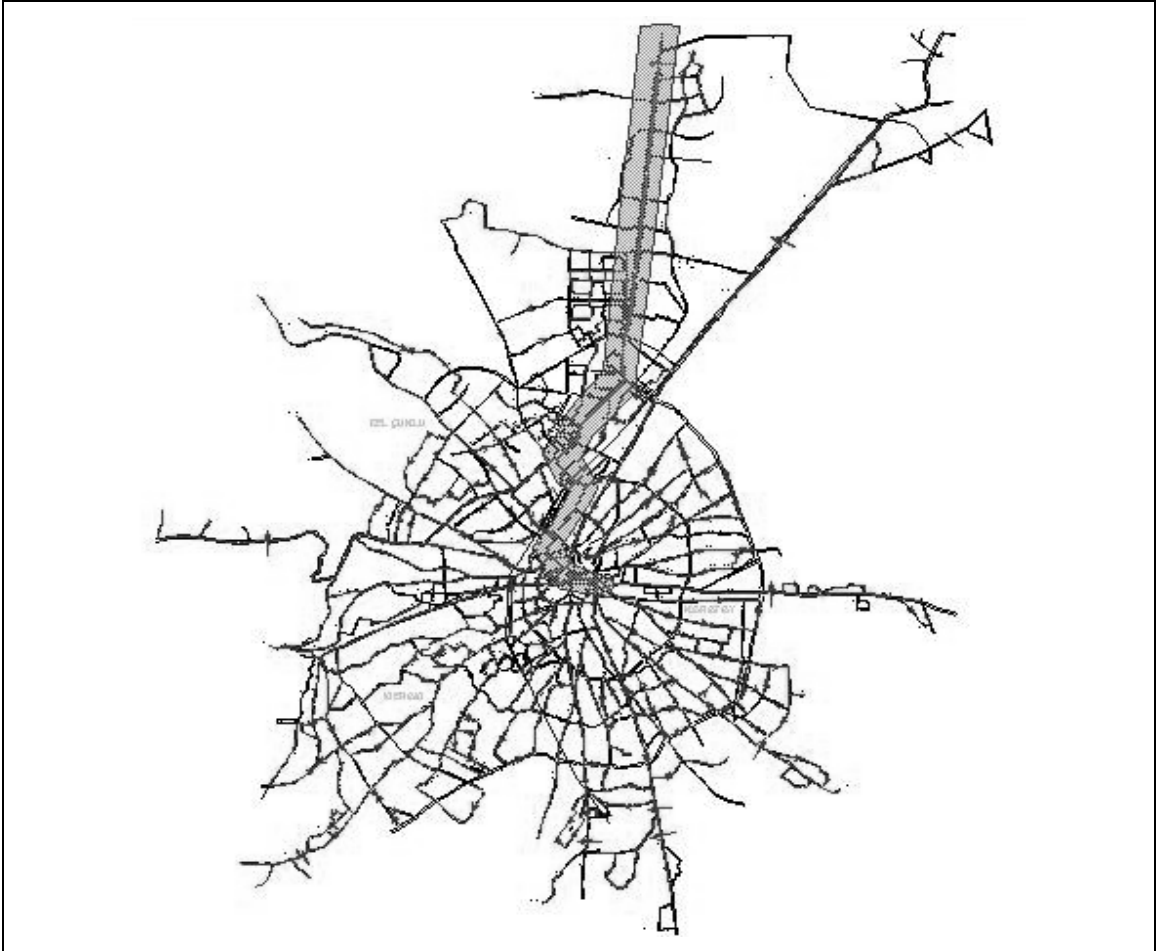
Bu iki yolun geometrik özellikleri dikkate alındığında özellikle körüklü otobüslerin ve diğer otobüslerin dönüşlerde zorlanacağı, park eden ve yükleme/boşaltma ve indirme/bindirme yapan araçlar nedeniyle otobüslerin bu koridora girmesi halinde yolun sadece bir şeridinde trafik akımının sürekliliğinin sağlanabileceği görülmektedir.

#### 4.3.2.2 Toplutaşım

Koruma amaçlı imar planı kararları ile olumlu bir şekilde proje alanında yaya ağırlıklı bir dzenleme geliştirilirken, toplutaşım sisteminde sadece tramvayın ana koridora erişmesi önerisi ile yetinilmiş, otobüslerin diğer trafik içinde değerlendirilmesi sonucunda tarihi kent merkezinin toplutaşımacılıkta daha büyük payı olan otobüslerin alana erişmememesi durumu ortaya çıkmıştır.

Konya toplutaşım sistemi, tüm kentsel alana erişen otobüs hatları ve tek bir koridora hizmet eden tramvay hattının tarihi kent merkezinde buluştuğu işınsal hatlardan oluşan bir şebeke niteliğindedir. Planlama alanına doğrudan erişimin sadece tramvay hattına sağlanması, tramvayın hizmet ettiği koridorun merkeze erişebilirliğini artırmış, ancak tüm diğer işınsal hatlardaki otobüslerle merkeze erişilebilirliği zedelemiştir (şekil 4.19).

**şekil 4.19. Otobüs şebekesi ve tek bir koridora hizmet veren tramvay koridoru**



#### **4.3.2.2.1 Tramvay**

Mevcut tramvay hattının, kent omurgası olarak tanımlanan Mevlana Caddesi'ne uzatılması sonucunda tramvay koridoru ve bu koridorda yer alan yeni kent merkezi ile tarihi merkez ilişkisi güçlendirilmiştir.

Tramvayın yaya koridoru içine girmesi, bir yandan olumlu bir biçimde tramvay koridorundan daha yüksek sayıda toplu taşıma yolcusunu merkeze ulaştırmakta, ancak yaya için düzenlenen koridorda, genel taşıt trafiğinden daha keskin bir bölücü unsur olarak yaya düzenini ve hareketlerini olumsuz biçimde etkilemektedir. Tramvayın fren mesafesi ve diğer işletme özellikleri dikkate alınarak verimli hız ve kapasite sağlanması için tam bir koruma gerekli olmasından dolayı, yaya koridoru, boyu boyunca tramvay hattıyla ikiye bölünmekte ve sınırlı sayıdaki noktada yaya ve taşıt geçişlerine imkan sağlanabilmektedir.

#### **4.3.2.2.2 Otobüs**

İmar planında otobüsler için ayrı bir önlem alınmamış, genel trafik içinde değerlendirildikleri için eski duruma göre herhangi bir iyileştirme getirilmemiş, yeni güzergahları ya da terminal noktaları konusunda öneriler geliştirilmemiştir.

Kentteki yolculukların büyük bölümünü üstlenen otobüslerin ve yoğunluğu tarihi kent merkezine odaklanmış otobüs hatlarının, kapasitesi ve geometrik özellikleri yetersiz, birbiriyle bağlantısı kısıtlı iki yeni toplayıcı yol içinde sınırlanıp kalması, toplu taşıma hizmetlerinin performansında ciddi bir düşme olmasına yol açacaktır.

Toplayıcı yol olarak tasarlanan iki yolun sunduğu kapasite sınırlı olduğu için bu, bu yolları konullanmak zorunda bırakılan otobüslerin, kısa ve orta dönemdeki işletme performansları düşecektir.

Mevlana Caddesinin yayalaştırılması ile Kayalıparkı terminal olarak kullanan otobüs hatları ile Mevlana Caddesini geçiş olarak kullanan otobüs hatlarının yeniden düzenlenmesi gerekecek, bu düzenleme sonucunda hatların büyük bir bölümü tarihi

kent merkezinden uzaklaşmak zorunda kalacak, bu ise bir yandan merkezin erişilebilirliğini azaltabilecek, diğer yandan da toplu taşıma hatları arasındaki bütünleşmeyi (aktarma kolaylığını) zedeleyebilecektir.

Toplayıcı yol olarak düşünülen iki cadde üzerinde otobüsler için yapılması gereken durak düzenlemelerinin gerektirdiği fiziksel alanların (gerek otobüsler için uygun genişlik ve boyda indirme/bindirme şeritlerinin ve gerekse yolcular için bekleme alanlarının) yetersizliği, hem toplu taşıma hizmetlerini hem de yol kapasitesini kısıtlayacağından diğer trafiği olumsuz yönde etkileyecektir. Kentin artan nüfusuna ve yolculuk sayısına paralel olarak geliştirilmesi gereken otobüs filosuna tarihi merkezde daha geniş ve düzenli terminal ve durak alanları yapılması gerekirken, yeni düzenlemede halen merkeze hizmet veren otobüs hatlarında çalışan otobüslere ve yolculara bile yeterli olamayacak durak ve terminal alanları kalmaktadır.

Tarihi kent merkezine giren otobüsler de, diğer trafikte olduğu gibi, düzenleme alanından çıkışta çok dolambaçlı bir yol izlemek zorunda kalacaklar, gerek geriye dönüşleri ve gerekse kent diğer alanlarına ulaşmalarında zaman kaybı yaşayacaklardır. Otobüs hatlarının ve kent yol şebekesinin genel bir dağılım noktası olarak biçimlenen Alaeddin Tepesine ulaşmaları da zorlaşacak ve güzergahlar uzayacak, yapılan otobüs kilometre ve yolculuk süresi artacaktır.

#### **4.3.2.2.3 Minibüs**

Minibüsler de genel trafik içinde değerlendirildikleri için özel bir önlem geliştirilmemiştir. Ancak herhangi bir özel düzelleme ve çözüm getirilmediği için düzenleme gereği, tarihi kent merkezine girişler kısıtlandığı ve tek koridora indirildiği için minibüslerin de bu yolu kullanması zorunlu olacak ve alana giren minibüs hatları düzenleme alanının çevresini dolaşmak durumunda kalacaktır. Minibüslerin kent merkezindeki dolaşımlarının kısıtlanması gerekirken, bu dolaşım şeması, herhangi bir önlem alınmazsa, tarihi merkeze hizmet veren minibüslerin alan çevresini dolaşarak sınırlı olan yol şebekesine ilave baskı yaratmaları sonucunu doğuracaktır.

#### **4.3.2.2.4 Otoparklar**

Tarihi merkezin yapılaşmış olması, çok sayıda korunması gereken yapı ve doku bulunması nedeniyle özellikle yeni otopark inşaatlarına imkan bulunmadığı için düzenleme alanında otoparkların kısıtlı olduğu, yeterli sayıda otopark yaratılmadığı ve park yerlerinin alanda çalışanların kullanımına yönelik olduğu plan açıklamalarında yer almaktadır.

Çağdaş ulaşım planlama ve yönetim yaklaşımlarından olan “yolculuk talep yönetimi” uygulamalarının en önemli önlemlerinden birisi, taşıt trafiğinin azaltılması istenen alanlarda otopark kapasitesinin sınırlandırılmasıdır. Plan alanındaki fiziksel zorluklar nedeniyle otopark kapasitesi yaratılamaması, bu ilkeye uygun bir çözüm olmakta ve otopark kapasitesinin sınırlı olması sebebiyle sürücülerin daha dışarlardaki otoparklara, ya da toplu taşıma araçlarına yönlendirilmesi gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

Sınırlı olan otopark kapasitesinin de, plan açıklamalarındaki aksine, alanda çalışan ve uzun süreli park edecek kişilerin araçları tarafından değil, alana ticaret ve iş takibi için gelecek müşterilerin araçları tarafından kullanılması için kısa süreli park etmede düşük, uzun süreli park etmede çok daha yüksek fiyatlandırma yapılarak kullanılması gerekecektir.

#### **4.3.2.2.5 Yaya**

Kent merkezinde yaya ulaşımının geliştirilmesine yönelik çağdaş planlama stratejileri, motorlu taşıt trafiği ile yayalar arasındaki çelişkinin ortadan kaldırılması, ya da en azından azaltılması hedefine odaklanmaktadır. Kent merkezlerinde yoğunlaşan talep karşısında yetersiz kalan kentsel açık alanların (yol yüzeyi ve meydanların) kullanım (tahsis) önceliği, politikaların ve uygulamaların belirleyicisi olmaktadır. Dolayısıyla kent merkezindeki kıt kaynakların paylaşımının yaya öncelikli olarak belirlenmesine dayanan yaya ulaşım stratejileri, yayalarla ilgili olduğu kadar motorlu taşıtlarla da ilgilidir. Kent merkezlerinde yaya ulaşımının geliştirilmesine yönelik başlıca ulaşım planlama ve tasarımı stratejileri şunlardır;

Kent merkezlerinde yaya ulaşımına öncelik verilmeli, yaya ulaşımı ile toplu taşıma bütünlendirilmelidir.

Yaya hareketlerinin ve talebinin yoğunlaştığı kent merkezlerinde kısıtlı olan yol yüzeyinin en verimli şekilde kullanılması için koridor ve alan düzenlemelerinde birinci öncelikte yayalara ve ardından toplu taşıma araçlarına yer ayrılmalı, diğer motorlu taşıtlar ve özellikle kapladığı alan itibarıyla en az yolcu taşıyan otomobiller olabildiğince merkez dışında tutulmalıdır.

Motorlu taşıtların ve özellikle otomobillerin merkezdeki sınırlı alanları kullanmaları, hareket eden trafik hacimleri ile sadece yol yüzeyini kullanmaları değil, park eden araçların uzun süreli olarak gerektirdiği büyük otopark alanları ile de oluşmakta ve motorlu taşıtlar merkezi tüketmektedir.

Özellikle tarihi kent merkezlerinde yayalaştırma projeleri ile motorlu taşıt trafiğinden arındırılmış alanlar yaratılarak bu alanlara sadece toplu taşıma ile erişilmesi sağlanmalıdır.

İnsani ve tarihi değerlerin motorlu taşıtların olumsuz etkilerinden korunabilmesi için, araçlı yolculukların özellikle tarihi kent merkezine sokulmaması ve bölge içindeki yolların servis amaçlarının dışında sadece yayalar tarafından kullanılması benimsenmektedir. Tarihi alanların, (gerekli toplu taşıma ve bisiklet bağlantıları sağlanarak) ve kent merkezinin araçlar tarafından işgalinin önlenip, tarihi dokunun gelecek nesillere tahrip olmadan kalmasını sağlamalıdır.

Ekonomik ve kültürel faaliyetlerinin geliştirilmesi için kent merkezleri yaya öncelikli olarak düzenlenmelidir.

Böylelikle kent merkezinde yaya hareketlerinin artması ile ticari aktivitelere erişim olanakları da arttırılmaktadır. Bu tip uygulamalarda kent merkezindeki otoparklar, toplu taşıma aktarma noktaları ve yayanın sürekliliğinin sağlanması önem kazanmaktadır.

Kent merkezlerindeki yaya alanlarının işletilmesi, bakımı ve geliştirilmesi bu alanlardaki ticari kuruluşlar ve kişilerle birlikte gerçekleştirilmelidir.



Yaya alanları gerçekleştirildikten sonraki en önemli aşama işletme ve yönetimdir. Yaya yolu ve alanları uygulamalarında çözüm sadece alanın araçlardan arındırılması demek değildir. Bu bir başlangıç aşamasıdır. Daha sonraki aşamalar kent merkezindeki canlılığın devamının sağlanması ve daha sonraki uygulamalar ile bütünleştirilebilmesidir.

Toplumsal örgütlenme ve esnafın birarada davranışları özellikle kent merkezindeki yaya uygulamalarının en önemli kısmını oluşturmaktadır. Halkın katılımı uygulamaları ile yaya alanının canlılığının ve işlirliliğinin sürekliliği sağlanmalı, yaya ulaşım sistemi kendiliğinden de yaşayabilen ve gelişen bir organizma olarak düşünülmelidir. Planlama sürecinde de halkın katılımı sağlanmalıdır.

Planın, yayalara ilişkin düzenlemeleri olumlu gelişmeler sağladığı, yaya mekanlarını ve imkanlarını geliştirdiği için uygulamada herhangi bir sorun yaratması beklenmemektedir. Uygulamanın ilk yıllarında ortaya çıkabilecek genel eleştiri, bu kadar büyük alanların yayaya ayrılarak taşıt trafiğinin aşırı bir şekilde sıkıştırılması yönünde olabilecektir. Çünkü, özellikle geniş bir yaya aksı oluşturulan Mevlana Caddesi, üzerinde yaya aktivitesi yaratan ticari kullanımlardan çok bir yönetim ve iş merkezi karakterine sahip bulunmaktadır. Kentin ticari faaliyetlerinin ve yaya hareketlerinin yoğunlaştığı asıl koridorun Zafer ve Form bölgelerinde olduğu görülmektedir.

Plan kararları ile ana yaya koridorundan geçirilen tramvay hattının gerektirdiği fiziksel koruma ihtiyacı sebebiyle, Mevlana Caddesinin iki tarafı arasındaki yaya hareketleri bir kaç noktadaki yaya geçişleriyle kısıtlanacak, yaya alanıyla bütünleştirilmek istenen bu kent omurgası, iki yakası birbirinden oldukça bağımsız yaşayan bir koridora dönüşmek zorunda kalacaktır.

#### **4.3.2.2.6 Bisiklet**

Bisikletin ulaşım amacıyla en yaygın olarak kullanıldığı kentlerimizden biri, belki de birincisi olan Konya'da, yerleşim alanlarının yayılarak genişlemesi ve artan motorlu taşıt sahipliği ve kullanımı ile bisiklet yolculuklarının payı giderek azalmaktadır. Kentiçi ulaşımında en ekonomik, en az yer kaplayan ve çevre dostu olan bisiklet

ulaşımının geliştirilmesi yönünde hiç bir önlem alınmadığı için, gelişen olumsuz koşullar sonucunda giderek azalan bisiklet kullanımının uzun dönemde tamamen ortadan kalkma riski bulunmaktadır. Bisiklet kullanımındaki bu eğilimin tersine döndürülmesi ve bisikletin geliştirilmesi için geniş kapsamlı ve ayrıntılı bir çalışma sonucunda Konya Bisiklet Planı'nın hazırlanması gerekmektedir.

Dünyanın çeşitli kentlerinde seksenli yıllarından itibaren kent ölçeğinde hazırlanarak uygulamaya konan bisiklet planları, içinde bulunduğumuz yıllarda güncelleştirilip yenilenmektedir. Ülkemizde ise ilk hazırlanan bisiklet planı olan ve önerilerinin hemen uygulamaya konması için hazırlıklarına başlanan Konya Bisiklet Planı'nın bir yandan ülkemizdeki diğer kentlere örnek olması ve diğer yandan da Konya'da kentiçi ulaşım ve bisiklet kullanımı konusunda bir dönüm noktası oluşturması beklenmektedir. Büyüyen kentlerde motorlu taşıtlarla yapılan yolculukların oranı da kentlerin mekanda yayılmasına paralel olarak artmaktadır. Kentlerin alanları genişledikçe insan gücüne dayanan yaya ve bisiklet gibi çevreye dost ulaşım biçimlerinin payı giderek azalmaktadır. Otomobillerin en büyük payı aldığı bu gelişme sonucunda kentlerde yol yüzeyleri yetersiz kalmakta, trafik sıklığı artmakta, artan taşıt trafiği ile birlikte hava kirliliği ve gürültü kabul edilebilir sınırları açmakta, asfalta dönüşen kentsel alanlarda yeni yolların ve katlı kavşakların yapımı sorunu çözememektedir. Kentlerin büyüyerek daha geniş alanlara yayılması sonucunda bir yandan yolculuk mesafelerinin yaya ve bisiklet ulaşımını sınırlarını aşması, diğer yandan da motorlu taşıtların yollarda egemen olmasıyla yolların ve trafiğin motorlu taşıtların ihtiyaçlarına göre planlanması sonucunda yaya ve bisikletliler hep kaybeden taraf olmaktadır. Geleneksel olarak bisiklet kullanımının yaygın olduğu kentlerde bile gerekli önlemler alınmadığı için bisiklet kullanımı daha tehlikeli, yorucu ve zor hale gelmekte ve bisiklet kullananlar giderek azalmaktadır.

Yetmişli yıllarda yaşanan petrol krizleri ardından kentiçi ulaşımda yeniden tanımlanan öncelikler, politikalar ve stratejiler bisiklet kullanımında yeni bir dönemi başlatmıştır. Çevreye duyarlı ulaşım politikaları, sınırlı ve kirletici petrol enerjisini az tüketmeye yönelik hedefler, kentiçi ulaşımda bisiklet kullanımının yeniden keşfedilmesini sağlayacak adımları başlatmıştır.

Kent içinde hızla artan motorlu taşıt trafiğinin azaltılması ya da en azından artış hızının yavaşlatılması için başvurulan temel çözümlerden birisi, motorlu taşıt kullanmadan yapılan yolculukların, diğer bir deyişle yaya ve bisiklet yolculuklarının sayısının ve oranının artırılması olmaktadır.

Yaşadığımız çevredeki değerlerin kaybedilmesine karşı çıkmak, kentleri daha insani ve yaşanabilir yapmak ve kentlerimizi taşıt trafiğinin olumsuz etkilerinden kurtarmak için bisiklet kullanımının geliştirilmesi, bisikletlilerin korunması ve bisikletin kent içinde ciddi bir ulaşım alternatifi olarak geliştirilmesi için farklı düzeylerde çabalar ortaya konmaktadır.

Mevlana Caddesi boyunca “ayrılmış bisiklet yolu” mutlaka bulunmalıdır, bu tür düzenleme önerileri olumlu bir düzenleme önerisi olup, bu bisiklet aksının yayalaştırılmış diğer alanlar içinde de sürdürülen bir şebeke haline getirilmesi gerekmektedir. Bu bisiklet şebekesi uygun yerlerde tasarlanacak bisiklet park yerleri ile desteklenmelidir.

#### ***4.3.2.2.7 Yük taşımaları ve ticari servisler***

Her ne kadar alandaki bazı yolların “gerektiğinde servis yolları” olarak tanımlanması ile bölgedeki ticari kuruluşların servis ihtiyaçlarının giderilebileceği söylene de, hizmet sunan pek çok kuruluşun normal iş saatlerinde (7:00-19:00 arasında) servis verebileceği, dolayısıyla alana serbest girişten yararlanamayacağı açıktır. Bu durumda iş saatlerinde servis veren araçların, alandaki kısıtlı yol şebekesi üzerinde servis yapmak için beklemeleri gerekecek, bu ise yol kapasitesini ve trafik akışkanlığını olumsuz yönde etkileyebilecektir. Bu sorunun giderilebilmesi için etkin bir denetim, yol yüzeyi fazlası olan uygun noktalarda yükleme/ boşaltma cepleri, kısıtlama saatlerinin daraltılması gibi önlemler uygulanabilecektir.

#### **4.4. KONYA TARİHİ KENT MERKEZİNİN DÖNÜŞÜMÜNDE ULAŞIM PERSPEKTİFİNDEN ERİŞEBİLİRLİK YÖNÜNDEN BİR YAKLAŞIM: KONYA TARİHİ KENT MERKEZİ ÖRNEĞİ**

Yukarıda özetle değerlendirilen sorunlar ve imkanlar dikkate alınarak uygulama sırasında aşağıdaki düzenlemelerin yapılması hedeflenmelidir.

- a) Otobüs sistemi ile yayalaştırma projesinin bütünleştirilmesi sağlanmalı, otobüsler genel trafiğe getirilen kısıtlamalardan kurtarılmalıdır.
- b) Otobüs sisteminin merkez alana sağladığı aktarma merkezi olma potansiyali kullanılmalıdır.
- c) Otobüslerde yaşanacak indirme bindirme şeridi ve durak sorunları çözülmelidir.
- d) Otobüslerin merkez çevresindeki yollarda zaman kaybı azaltılmalıdır.
- e) Tramvay hattının yaya koridoruna getirdiği ayırıcı engel olma özelliği azaltılmalıdır.
- f) Toplama yolları olarak düşünülen ve geliştirilmesi gereken iki yol üzerindeki trafik yükü azaltılmalıdır.
- g) Merkez çevresindeki dolaşmayı azaltacak yeni bağlantılar geliştirilmelidir.

##### **4.4.1 Dolaşım Alternatifleri**

Tarihi kent merkezini de kapsayan bir dolaşım planının hazırlaması için yeni merkezle ilişkisini de inceleyen, merkezlere ulaşan koridorları da değerlendiren geniş bir çalışma yapılmıştır. Koruna Planı kararları üzerinde fazla değişiklikler getirilmeden alan için farklı dolaşım alternatifleri geliştirilmiştir.

Alternatifler iki noktada toplanmaktadır. Bunların ilki Mevlana Caddesinin kullanımına ilişkin olup, raylı sistemdeki yasal ve teknik sorunlar çözümleninceye kadar lastik tekerlekli toplu taşıma araçlarının koridorda kullanılabileceğine ilişkin plan notu kapsamında oluşturulmuştur.

İkinci düzenleme seçeneği ise İstanbul Caddesinin yayalaştırılmasının daha sonraki aşamada yapılabileceği ve bu yolun da taşıt trafiği için kullanılabileceği dikkate alınarak yapılmıştır.

#### **4.4.1.1 Mevlana caddesinin kullanımı**

##### ***4.4.1.1.1 Tramvay koridoru***

Mevlana Caddesinin tramvay hattı geçişi ile kullanılması ve diğer yolların koruma planındaki kararlar çerçevesinde düzenlemesi ile oluşturulan bir Őeenektir. (Şekil 4.21b). Diğer bir deyişle Koruma Planı nerilerinin aynen kabul edilmesi ile oluşan bu alternatifin yukarıda sayılan yarar ve sorunları bulunmaktadır.

##### ***4.4.1.1.2 Otobüs koridoru***

Mevlana Caddesinde tramvay yerine ayrılmış otobüs Şeridi yapılması ile yukarıda sıralanan hedeflerinin büyük bir kısmı sağlanmakta olup, otobüs sisteminin etkinliği korunmakta ve geliştirilmektedir. Duraklarda yapılacak genişleme ile otobüslerin birbirlerini sollaması imkanı sağlanarak kapasite artırılabilir ve yaya toplulaşım bütünleşmesi sadece bir koridorda değil tüm kent düzeyinde sağlanacaktır (Şekil 4.21c).

##### ***4.4.1.1.3 Toplulaşım koridoru***

Mevlana Caddesinin hem otobüsler, hem de tramvay tarafından kullanılması Őeeneęi de söz konusu olmakla beraber iki sistemin de yüzeysel olması halinde aynı Şeritleri kullanmaları durumunda ikisinin de kapasitesi düşecek, ayrı Őeritler düzenlenmesi durumunda ise yayalara ayrılan alan azalacaktır. Ancak bu Őeeneęin daha ayrıntılı olarak çalışılması halinde çözümler geliştirilmesi mümkün olabilecektir.

Mevlana Caddesinin hem otobüs ve hem de tramvay güzergahı olarak kullanılmasının bir diğer çözümü de tramvayın yeraltına alınmasıdır. Bu zm, Ulaşım Master Planı çalışmalarının ileriki aşamalarında uzun dönemli talep tahminlerinin kesinleşmesinden sonra tekrar değerlendirilecektir.

#### **4.4.1.2 Doğu-batı geçişleri**

##### ***4.4.1.2.1 Aziziye caddesi geçişli***

Bu seçenek kuzey-güney geçişine imkan veren yollardan sadece Aziziye Caddesinin Plan kararlarında olduğu gibi taşıt trafiğine açılmasını kapsamaktadır. Ancak bu uygulamada şerit ve refüj genişlikleri bazı sınırlamalar getirmektedir. Ayrıca bu geçişin kuzey-güney bağlantısında tek geçiş olması, bu geçişe yeni dolaşım şeması ile tek yönlü olarak ek yükler binmesi ve bağlantının aşırı yüklenmesi söz konusu olabilecektir. Bu geçişin tek başına düzenlenmesi ve Mevlana Caddesinin tramvaya ayrılmasını kapsayan Dolaşım şeması Alternatif-1 oluşturulmuş olup, bu seçenek Koruma Planı kararlarını yansıtmaktadır (şekil 4.22).

##### ***4.4.1.2.2 Aziziye - İstanbul caddeleri geçişleri***

İstanbul Caddesinin yayalaştırılmasının tarihi kent merkezine yararlarının sınırlı olduğu düşünülerek ve Aziziye Caddesine yüklenecek yeni trafik talepleri dikkate alınarak İstanbul Caddesinin de tek yönlü trafiğe açılarak İstanbul ve Aziziye Caddelerinin bir yol çifti olarak işletilmesi seçeneği Mevlana Caddesinde tramvay ve otobüs yolu yapılması ile birlikte düşünölmüş ve Dolaşım şeması Alternatif-2 ve Alternatif-3 oluşturulmuştur (şekil 4.23 ve şekil 4.24).

Bu alternatifte tek yönlü akımların ağırlıklı olduğu Aziziye Caddesi üç şeritle kuzeye giden trafik için tek yönde kullanılmakta, diğer şeridinden yararlanılarak yaya kaldırımları genişletilmekte ve iki yönlü bir bisiklet yolu düzenlenmektedir. İstanbul Caddesi ise bugün olduğu gibi iki şeritli olarak tek yönde kullanılmaktadır.

#### 4.4.2 Sonuç ve Öneriler

Tarihi kent merkezinde yapılan trafik sayımlarında elde edilen değerler incelendiğinde (Şekil 4.25) alana giren ve çıkan tüm yollarda zirve saatlerde elde edilen maksimum trafik hacimlerinin çok düşük olduğu ortaya çıkmaktadır. Kent içinde serbest akım sağlanan bir yolda tek şeritte yaklaşık 1000-1200 otomobil eşdeğer birimi trafik geçirilebileceği, kavşak olması durumunda iki yönü eşit ağırlıklı kavşakta bu değer 500-600, eşit ağırlıklı olmayan bir kavşakta 700-900 taşıta düşeceği dikkate alındığında merkezdeki tüm yolların tek şeritten daha az düzeyde trafik taşıdığı görülmektedir. En yüksek hacimlerin görüldüğü nokta olan İş Bankası önünde ise, Kayalıpark terminaline giren ve çıkan otobüslerden dolayı bir aşırı yüklenme olduğu anlaşılmaktadır. Sonuç olarak tarihi kent merkezindeki yollar genellikle bekleme ve park amacıyla kullanıldığından ana koridor olan Mevlana Caddesindeki trafik bile tek şerit kapasitesinde akmaktadır.

Ulaşım Master Planı dolaşım stratejileri, halen ışınal olarak Alaeddine ve Mevlana Caddesine yönelen trafik ve dolaşım şemasının değiştirilmesini öngörmekte, kent merkezinin içinden kolay geçilen bir geçiş alanı olmasını önlemek için merkez'de iç ve dış çevre yolları oluşturulmasını öngörmekte, halen merkezi geçen trafik için alternatif yollar ve kordiorlar geliştirmektedir. Dolayısıyla gelecekte tarihi kent merkezi transit trafiğe hizmet etmeyen, sadece bu alanlara gelmek isteyen trafiğe hizmet edecektir.

Yukarıdaki seçenekler değerlendirilerek 3. alternatifin koruma amaçlı imar planında önerilen duruma ulaşmada bir geçiş dönemini yansıtan bir ara aşama olarak uygulanması önerilmektedir. Bu alternatif çözümde önerildiği gibi önerinin ilk aşamasında;

- a) Mevlana Caddesinin yayalaştırılması,
- b) Mevlana Caddesinin yukarıda belirtilen plan notu çerçevesinde tramvay hattı yerine otobüs yolu ile birlikte tasarlanması (Şekil 4.26 ve 4.27),
- c) İstanbul Caddesinin bugün olduğu gibi, ancak yeniden düzenlenerek şimdilik trafiğe açık tutulması,
- d) Aziziye Caddesinin üç şeritli ve tek yönlü olarak düzenlenmesi ve

- e) Aziziye Caddesinde bir bisiklet yolu tasarlanması ve yetersiz olan kaldırımlarının genişletilmesi (Şekil 4.28),
- f) Alan çevresindeki dolaşmayı azaltmak ve kullanıcılara kademeli geçişle dolaşım şemasının kabullenmesini sağlamak amacıyla Türbe Caddesinde geçici olara tek yönlü trafik verilmesi, ile ilk aşama olarak kısa dönemde uygulanabilecek ve sağladığı avantajlara karşılık en az sorun yaratacak bir çözüm olarak görülmektedir.
- g) İkinci ve nihai aşamada ise;
- h) Raylı sistemin yapımı,
- ı) Türbe, İstanbul ve Tefikiye Caddelerinin taşıt trafğine kapatılması mutlaka gerekmektedir. Bu alanlar da yaya alanı olarak düzenlenmelidir.

Kent genelinde alınan ulaşım kararları gereğince halen otobüs işletmesinde sürdürülen işletme politikaları kentın batısına gidecek otobüs hatlarının seferleri Samanpazarı hareket merkezinden, doğuya giden hatların seferleri ise Fuar hareket merkezinden başlatılmaktadır. Bu yaklaşımın amacı, sefere başlayan otobüslerin Aleaddin ve Mevlana Caddesini dolaşarak yolcu toplamaları ve daha sonra gideceği alanlara yönelmeleridir. Ancak bu uygulama ile Fuar ve Samanpazarı hareket merkezlerinden hareket eden otobüsler boş veya çok az yolcu ile Mevlana Caddesinden geçmekte, diğer bir deyişle otobüs hatlarının büyük bölümü Mevlana Caddesini gereksiz şekilde yüklemektedir.

Otobüs hatlarının ve diğer toplu taşıma hizmetlerinin yeniden yapılandırılması çalışmaları kapsamında tarihi kent merkezini etkileyen şu önemli değişikliklerin yapılması gerekmektedir.

- a) Kent merkezinin en önemli yerinde bulunan Kayalıpark otobüs terminalinin kaldırılması ve buraya hizmet veren hatların Fuar ve Samanpazarı hareket noktalarına kaydırılması,
- b) Samanpazarı ve Fuar hareket noktalarının kendi yönlerine giden otobüs hatlarına hizmet vermesi ve dolayısıyla tüm hatların Mevlana Caddesindeki aşırı hat yığılmasının önüne geçilmesi,

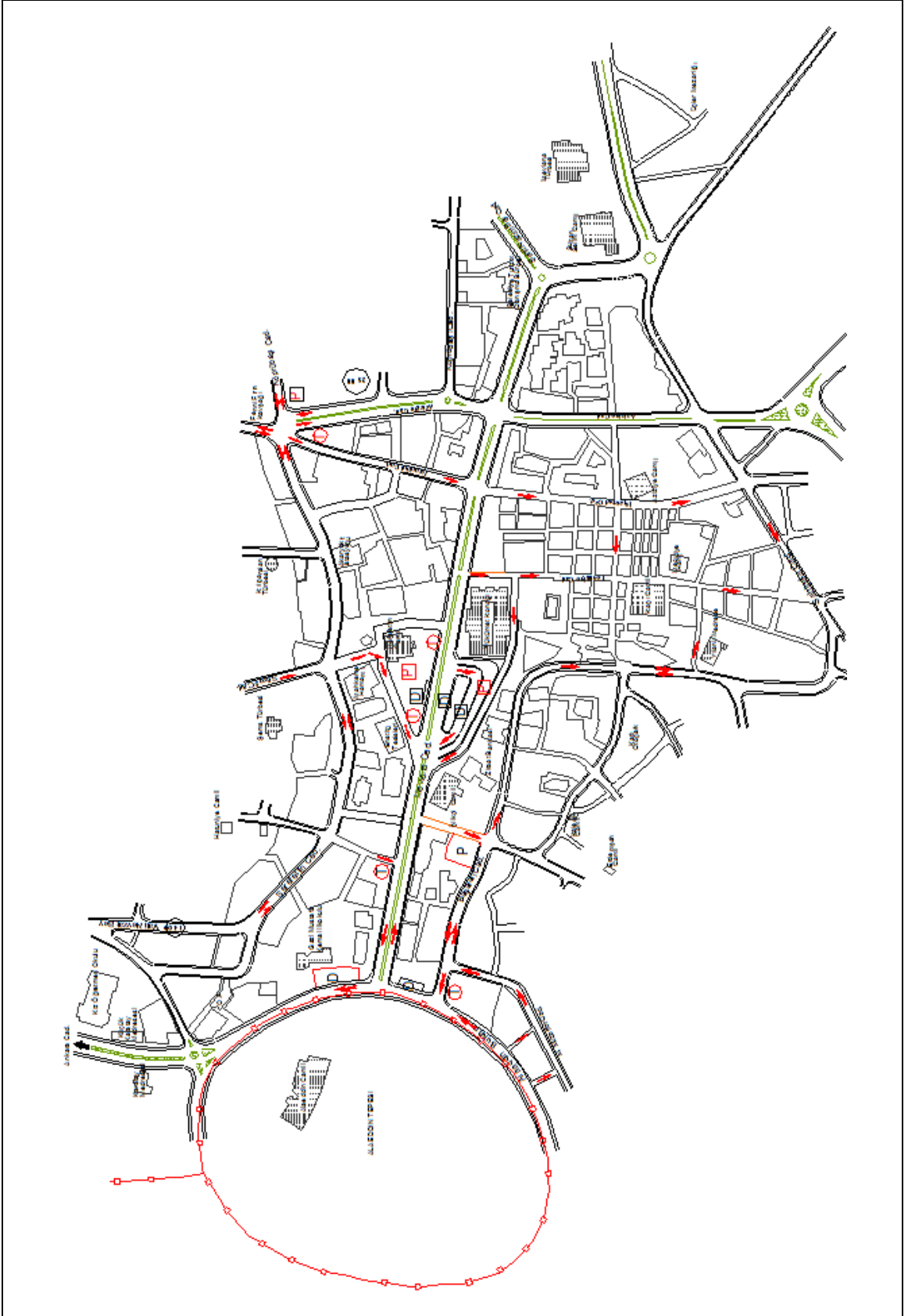


- c) Fuardaki alanın sadece harelet merkezi haline getirilmesi ve depolama olarak kullanılmaması,
- d) Fuar ve Samanpazarı arasındaki tüm otobüs hatlarının kesilerek tek bir özel hatla bu iki merkez arasında ucuz (ilk dönemlerde ücretsiz) ve çok sık seferleri olan, düşük döşemeli özel otobüslerle mekik servisi verilmesi,
- e) Minibüs hatlarının Mevlana Caddesine paralel olanlarında güzergah değişiklikleri yapılarak, ana merkez omurgasını dik kesecek şekilde sadece Aziziye ve İstanbul Caddelerini kullanmaları,
- f) Samanpazarı çevresinde yeni bir bölgesel terminal yapılarak çevre belediyelerin ve kırsal otobüslerin terminalinin buraya alınması, Karatay terminalinin ise minibüs terminaline dönüştürülmesi.

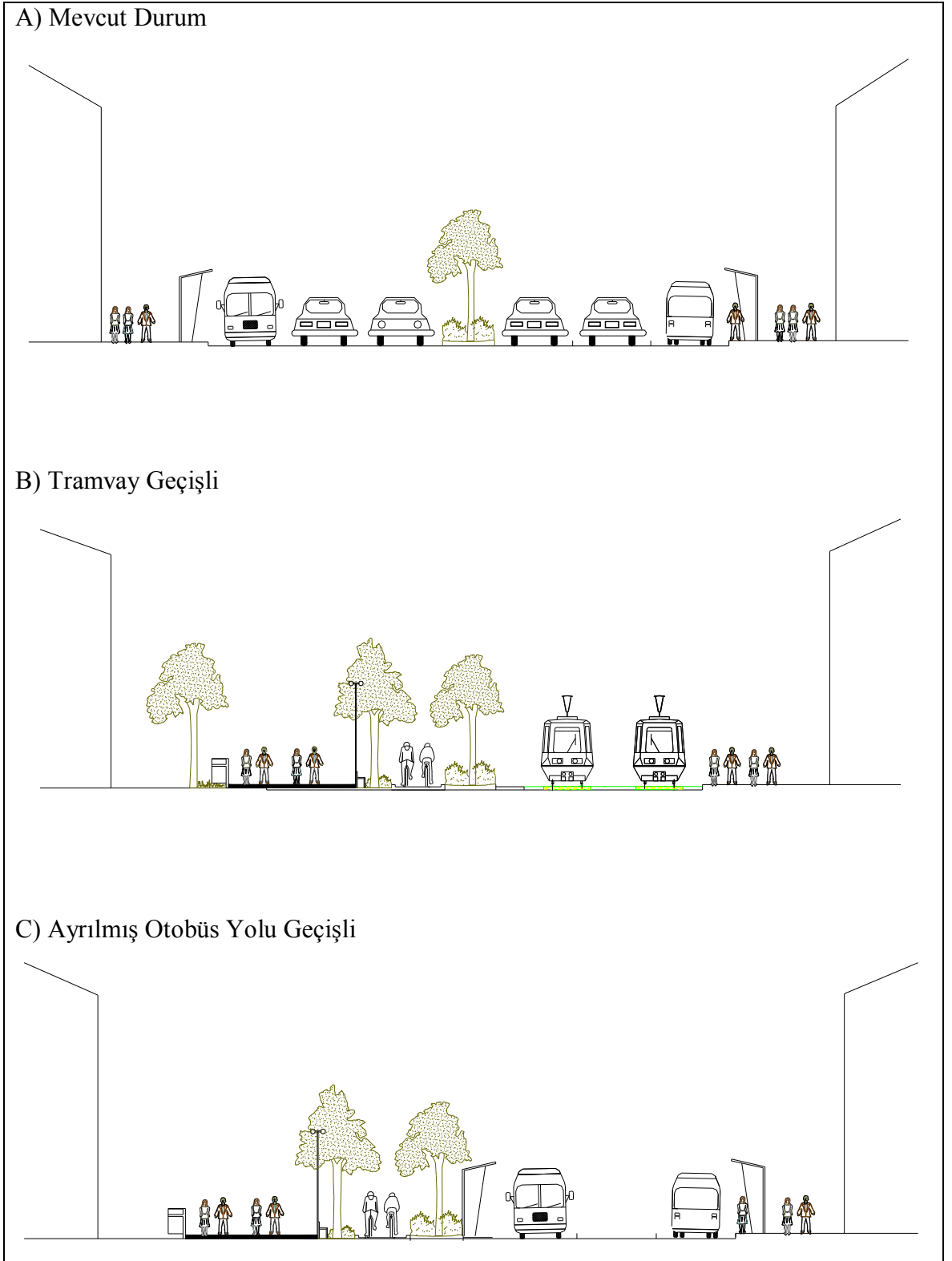
Bu genel yapılanma önerileri ile birlikte değerlendirilerek seçilen alternatifin tarihi kent merkezinde uygulanması sonucunda;

- a) kesin koruma gerektiren tramvay hattının Mevlana Caddesinde yaptığı bölücü etki ortadan kaldırılacak,
- b) otobüsler karışık trafik içinden kurtarılacak ve merkezin hala bir aktarma merkezi olarak çekiciliğini sürdürmesi sağlanacak,
- c) otobüslerin sınırlı kapasitesi olan toplayıcı yollara yüklenmesi önlenecek, bu yollardaki trafik rahatlayacak,
- d) Konya’da ilk kez bir otobüs yolu gerçekleştirilmiş olacak,
- e) otobüsler ve yaya alanları bütünleştirilecek,
- f) otobüs hatlarının düzenlenmesi sonucunda merkez dışında kalmaları gerekmeyecek,
- g) otobüslerin durak sorunları olmayacak, güzergahları uzamayacak,
- h) minibüs trafiği Mevlana Caddesi dışında, genel trafik içinde kaldığı için otobüslere avantaj sağlanmış olacak ve toplu taşıma trafiği üzerindeki olumsuz etkileri azaltılacak, alana hizmet eden sınırlı sayıdaki minibüs hatlarının güzergahlarının Aziziye ve İstanbul Caddelerinden geçecek şekilde düzenlenmesi ile minibüsler de Başaralı ve Şerafettin Caddelerinden çıkarılarak bu koridorlar rahatlatılacaktır.

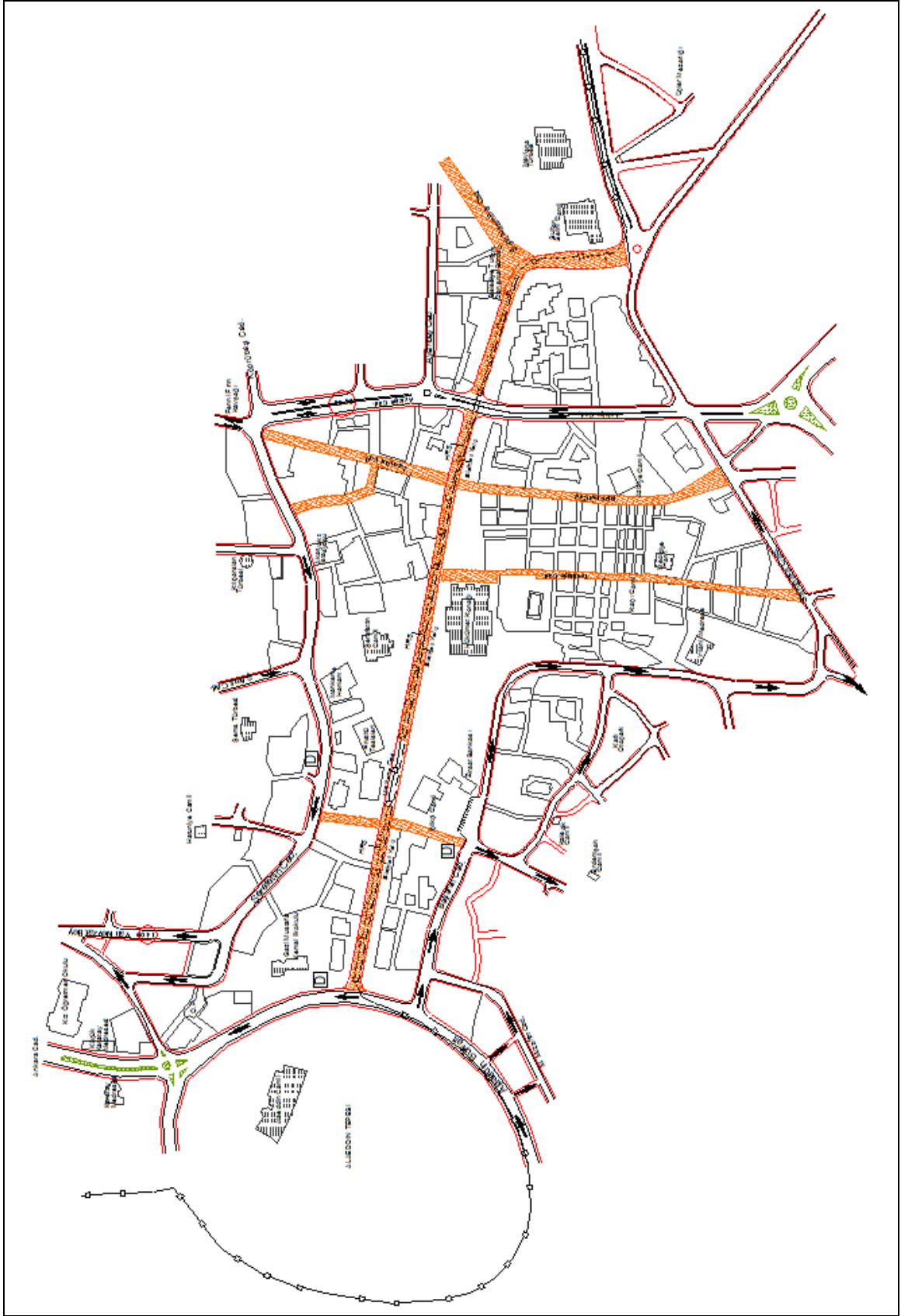
Şekil 4.20. Tarihi merkez alanı mevcut yol şebekesi



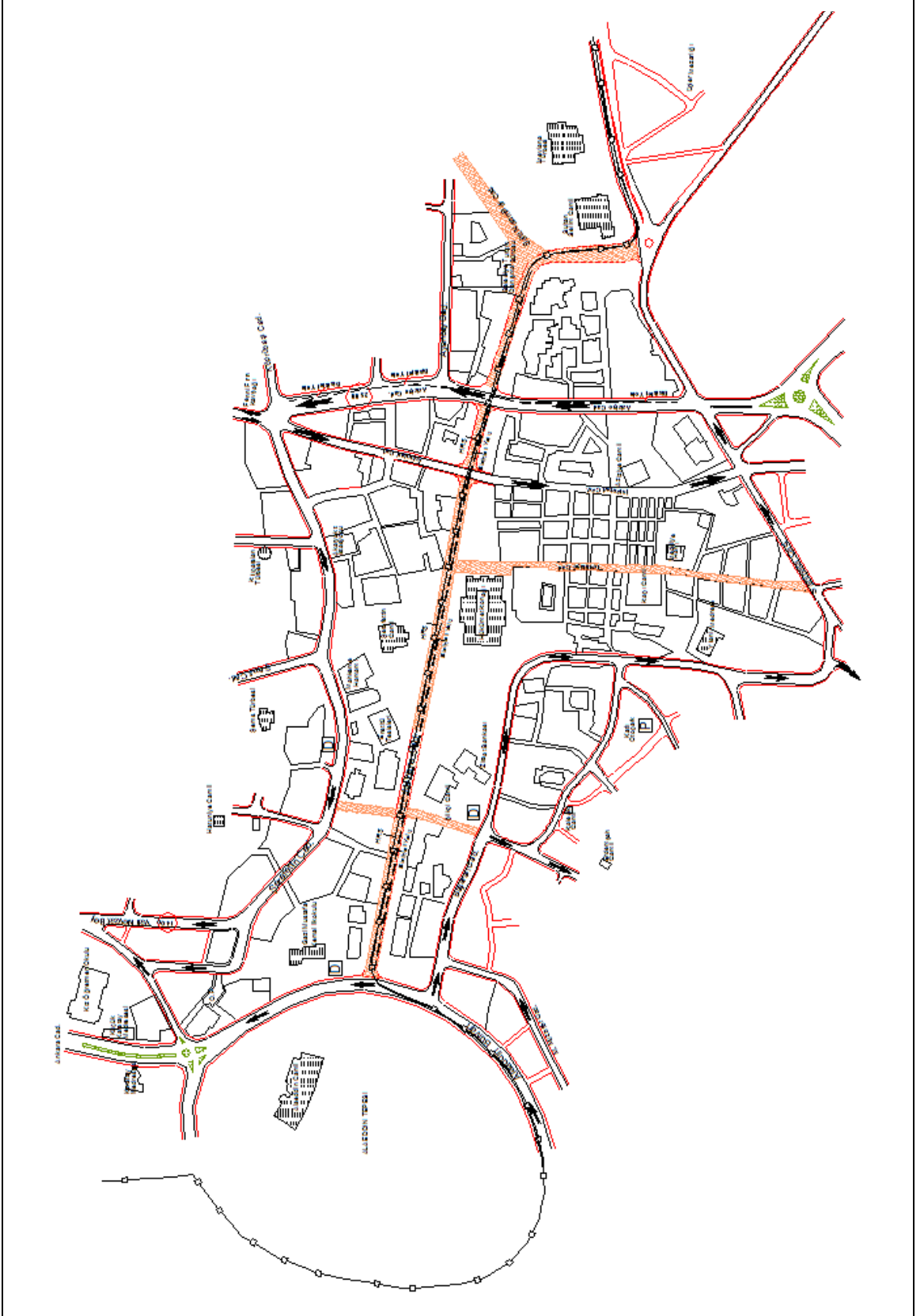
**Şekil 4.21. Mevlana caddesinin kullanım alternatifleri**



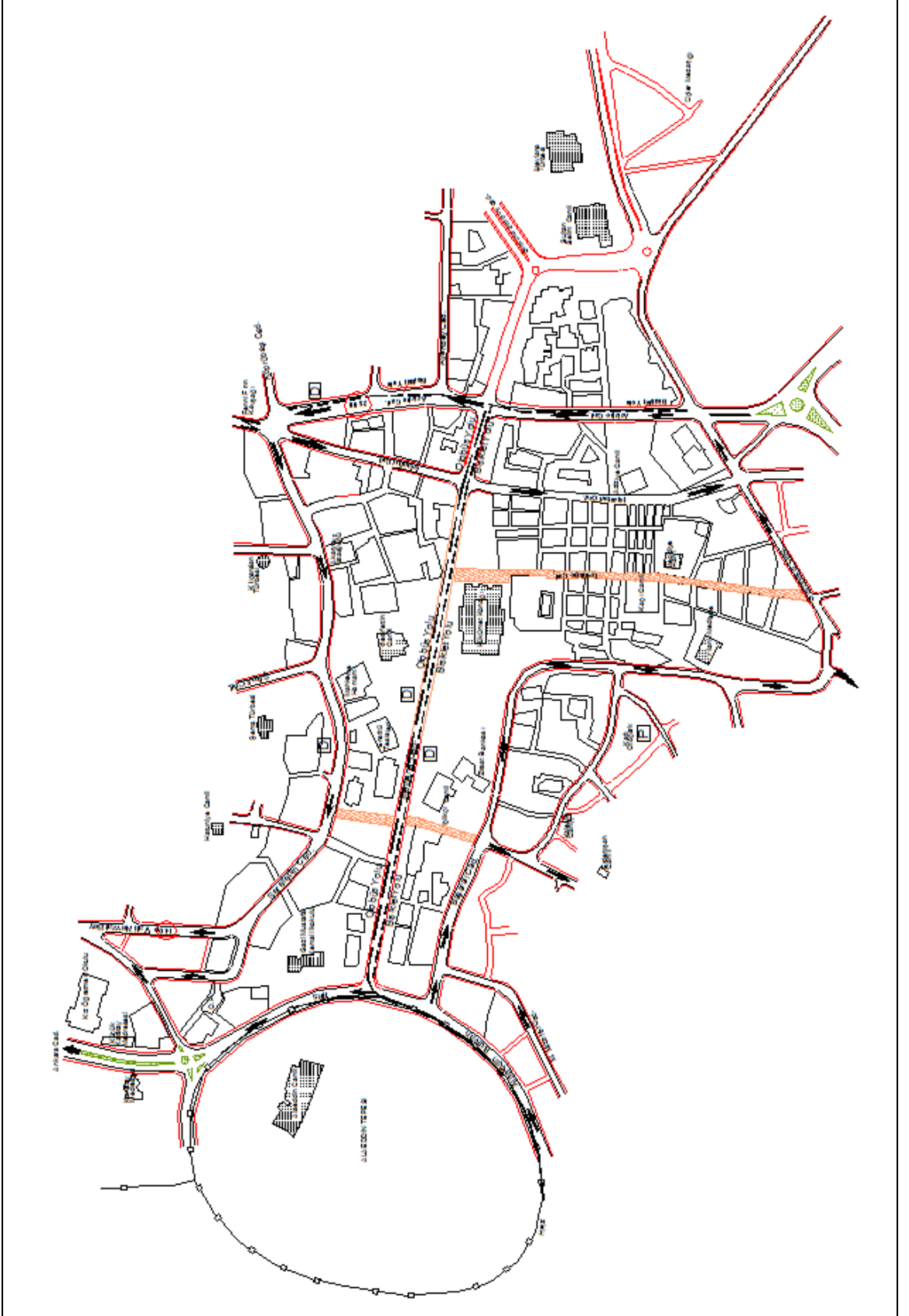
Şekil 4.22. Dolaşım şeması alternatif-1 (koruma planı önerilerine göre dolaşım şeması)



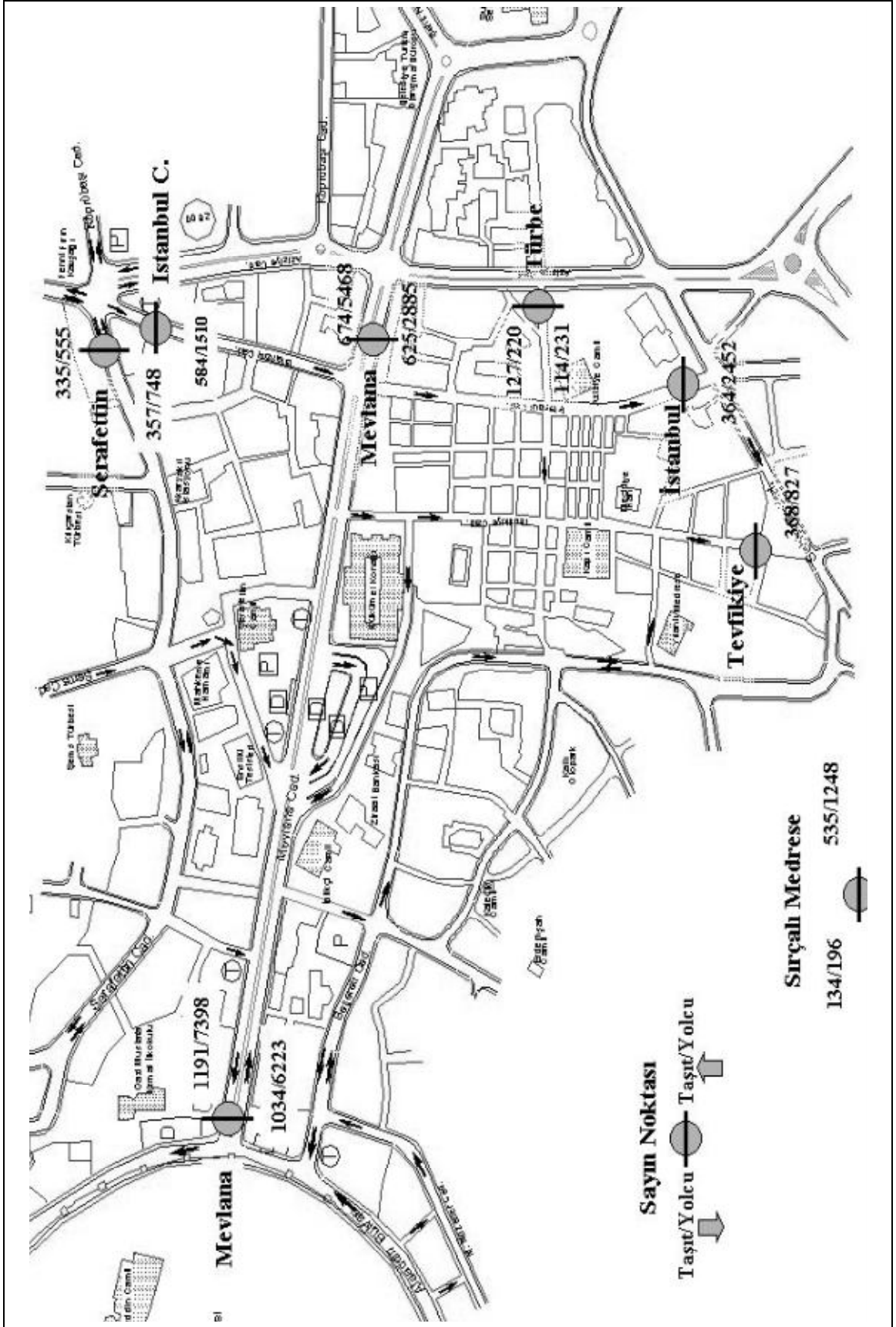
**Şekil 4.23. Dolaşım şeması alternatif-2 (koruma planı önerileri + istanbul caddesinin kullanımı)**



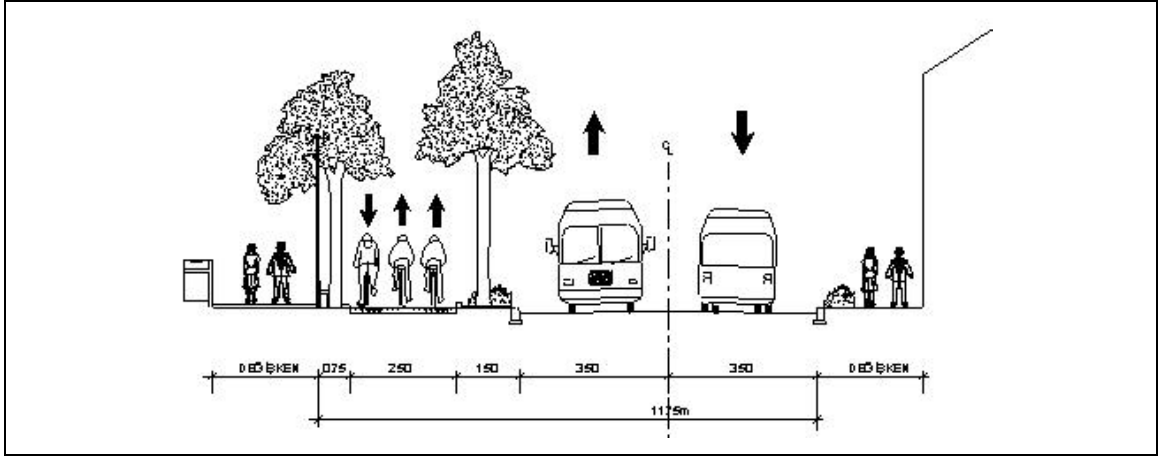
Şekil 4.24. Dolaşım şeması alternatif-3 (otobüs yolu ve istanbul caddesinin kullanımı)



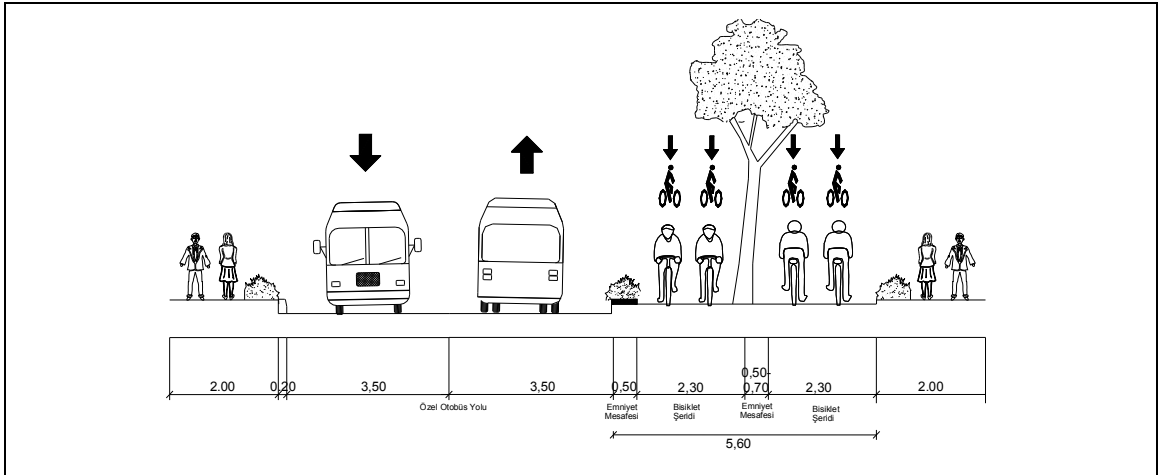
Şekil 4.25. Trafik sayım yerleri ve değerleri



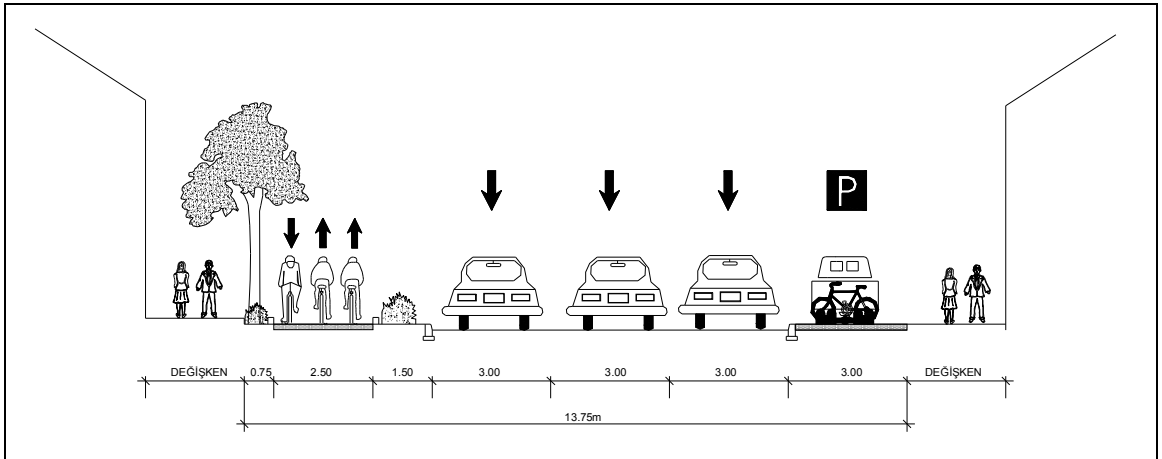
Şekil 4.26. Mevlana caddesi kuzey kısmı kesidi



Şekil 4.27. Mevlana caddesi güney kısmı kesidi



Şekil 4.28. Aziziye caddesi kesidi





## KAYNAKÇA

### *Kitaplar*

ADA. *Accessibility Guidelines for Buildings and Facilities (ADAAG)*.

*Building Regulations-2000 (Revised 2004) England and Wales Access to and use of Buildings Approved Document M*.

Çağlayan Gümüş, D (2007). Türkiye’de Engelliler İçin Ulaşılabilirlik Mevzuatı. pp. 18-22.

Department for Transport (2002, November). *Inclusive Mobility A Guide To Best Practice On Access To Pedestrian And Transport Infrastructure*. Retrieved from Department for Transport: <http://www.dft.gov.uk>

Department of Justice (1994). *ADA Standards for Accessible Design*. Code of Regulations.

Ferneeuw, S (2005). *Guidelines For Planning A Barrier-Free Environment: A Practical Manual To Improve Physical Accessibility In Afghanistan*.

Ferneeuw, S (2005, March). *Guidelines for planning a barrier-free environment, A practical manual to improve physical accessibility in Afghanistan* (S. T. Sociale, Ed.) Retrieved from [http://www.undp.org.af/publications/keydocuments/2005\\_cdap\\_guidelines.pdf](http://www.undp.org.af/publications/keydocuments/2005_cdap_guidelines.pdf)

Güngör, C (2007). *Alışveriş Merkezlerinin Engelliler İçin Erişebilirlik Standartları Kapsamında İrdelenmesi*. Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi.

Kaplan, H (2007). Kentsel Mekanların Erişebilirliği ve Okunaklılığını Sağlamada Kentsel Tasarımın Bir Bileşeni Olarak Engelsiz Tasarım. *Dosya 04*, pp. 51-62.

Kaplan, H., & Ulvi, H (2007). Engelsiz Tasarım: Anlamı, İçeriği ve Ankara’da Gerçekleştirilen Bir Saha Çalışmasının Sonuçları. *ÖZ-VERİ*, 4 (1), 883-910.

ÖZİDA (Başbakanlık Engelliler İdaresi Başkanlığı) (2008). *Herkes İçin Ulaşılabilirliğin İyileştirilmesi: Örnek Uygulama Rehberi (aslından çeviri)*. Ankara: Başbakanlık Engelliler İdaresi Başkanlığı.

## ***Sürelî Yayınlar***

DIN 18024-01 (1998). *Straßen, Plätze, Wege, Öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze.*

DIN 18025. *Normen für Behinderte.*

DIN 32984. *Bodenindikatoren im öffentlichen Raum .*

Disability Rights Commission (n.d.). *Good Signs: Improving Signs For People With A Learning Disability.* Retrieved from MENCAP: <http://www.mencap.org.uk>

*ECA - European Concept for Accessibility- 2003 Technical Assistant Manual.*

Goldsmith, S (1997). *Designing for the disabled. The New Paradigm.* Oxford: Architectural Press.

Hamilton, C. o (2006). *Barrier-Free Design Guidelines.*

ISO/DIS 21542- 2009 Building construction - Accessibility and usability of the built environment ISO/TC 59/SC 16, I. 9.

Naniopoulos, A (1999). European Approaches to Accessible Transport Systems. *Japan Railway Transport Review, 20, 9-13.*

*Norme SN 521 500 Avec Guide Construction Adaptee Aux Personnes Handicapees.*

U.S. Department of Justice (n.d.). *1991 ADA STANDARDS FOR ACCESSIBLE DESIGN.* Retrieved from ADA: <http://www.ada.gov/stdspdf.htm>

U.S. Department of Justice (n.d.). *Accessible Information Exchange: Meeting on a Level Playing Field.* Retrieved from ADA: <http://www.ada.gov/business/accessiblemtg.htm>

U.S. Department of Justice (n.d.). *ADA Home Page.* Retrieved from ADA Information and Technical Assistance on the Americans with Disabilities Act: <http://www.ada.gov/>

U.S. Department of Transportation (n.d.). *Designing Sidewalks And Trails For Access - Best Practice Design Guide.* Retrieved from Federal Highway

## ***Diğer Yayınlar***

Americans with Disabilities Act (n.d.). *ADA Standards Homepage*. Retrieved from United States Access Board: <http://www.access-board.gov/ada/>

*Barrierefrei Behindertengerecht Planen - Bauen - Wohnen* (n.d.). Retrieved from [nullbarriere.de](http://nullbarriere.de) - die Webseite zum Themenkreis Barrierefreies Planen, Bauen und Wohnen: <http://nullbarriere.de/>

Centre For Accessible Environments (1999). *Designing for Accessibility, An Essential Guide for Public Building*. Retrieved from <http://products.ihc.com/Ohsis-SEO/441012.html>

City Of London. *Facility Accessibility Design Standards*. 2007: Canada.

Çağlar, S (2012) Engellilerin Erişebilirlik Hakkı ve Türkiye’ de Erişebilirlikleri

Dünya Engelliler Vakfı (2011) Erişilebilir Şehir Yönetmeliği. İstanbul

Konya Büyükşehir Belediyesi Yol Yapım Şube Müdürlüğü Kaynakları

Rehabilitation Council of India (n.d.). *ACCESS FOR ALL Training Manual to promote 'Barrier Free Environment'*. Retrieved from [http://rehabcouncil.nic.in/programmes/access\\_all.htm](http://rehabcouncil.nic.in/programmes/access_all.htm)

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (n.d.). *Barrierefreies Bauen Publikationen* . Retrieved from [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/barrierefreies\\_bauen/de/handbuch.shtml](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/barrierefreies_bauen/de/handbuch.shtml)

*SN 521 500- Contruction Adaptee Aux Personnes Handicappees.*

Şişman, A- Kibaroğlu, D (2009) Dünyada ve Türkiye’de Kentsel Dönüşüm Uygulamaları

T.C. Aile ve Sağlık Bakanlığı (n.d.). *Özürlü ve Yaşlı Hizmetler Genel Müdürlüğü*. Retrieved from <http://www.ozida.gov.tr>

Toronto, C. o (2004). *Accessibility Design Guideline*.

TS 12576. *Şehir İçi Yollar - Engelli ve Yaşlılar İçin Sokak, Cadde, Meydan ve Yollarda Yapısal Önlemler ve İşaretleme Kuralları*.

TS 8146. *Şehiriçi Yol ve Meydan Ağaçlandırma Kuralları*.

TS 9111. *Engelli İnsanların İkamet Edeceği Binaların Düzenlenmesi Kuralları*.