

**T.C.**  
**ÇANAKKALE ONSEKİZ MART ÜNİVERSİTESİ**  
**FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**  
**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**KENTSEL DIŞ MEKAN TASARIMLARININ**  
**TEKERLEKLİ SANDALYE KULLANICILARI**  
**İÇİN YETERLİLİĞİ VE GELİŞTİRME**  
**OLANAKLARI:**  
**ORDU KENT MERKEZİ ÖRNEĞİ**

**Elif SAĞLIK**

**Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı**  
**Tezin Sunulduğu Tarih: 04/05/2010**

**Tez Danışmanı:**  
**Yrd. Doç. Dr. Tülay CENGİZ**

**ÇANAKKALE**

## YÜKSEK LİSANS TEZİ SINAV SONUÇ FORMU

**ELİF SAĞLIK** tarafından **YRD. DOÇ. DR. TÜLAY CENGİZ** yönetiminde hazırlanan “**KENTSEL DIŞ MEKAN TASARIMLARININ TEKERLEKLİ SANDALYE KULLANICILARI İÇİN YETERLİLİĞİ VE GELİŞTİRME OLANAKLARI: ORDU KENT MERKEZİ ÖRNEĞİ**” başlıklı tez tarafımızdan okunmuş, kapsamı ve niteliği açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Yrd. Doç. Dr. Tülay CENGİZ

---

Yönetici

Prof. Dr. Abdullah KELKİT

---

Jüri Üyesi

Yrd. Doç. Dr. Arzu BAŞARAN UYSAL

---

Jüri Üyesi

Sıra No:.....

Tez Savunma Tarihi:04/05/2010

Prof. Dr. Ahmet ERDEM

Fen Bilimleri Enstitüsü Müdürü

Hazırlanan bu Yüksek Lisans tezi Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri Komisyonu (BAP) tarafından 2009/30 no’lu proje ile desteklenmiştir.

## İNTİHAL (AŞIRMA) BEYAN SAYFASI

**Bu tezde görsel, işitsel ve yazılı biçimde sunulan tüm bilgi ve sonuçların akademik ve etik kurallara uyularak tarafımdan elde edildiğini, tez içinde yer alan ancak bu çalışmaya özgü olmayan tüm sonuç ve bilgileri tezde kaynak göstererek belirttiğimi beyan ederim.**

**Elif SAĞLIK**

## TEŞEKKÜR

Çalışmalarımın sonuçlanmasında katkılarıyla beni yönlendiren hocam Yrd. Doç. Dr. Tülay CENGİZ'e,

Değerli yardım ve anlayışlarından ötürü sevgili hocam Prof. Dr. Abdullah KELKİT'e,

Hayatım boyunca maddi ve manevi desteklerini benden esirgemeyen, her iyi adıma benden fazla sevinen ve bana inanan sevgili annem Seher YÖNTEM'e, babam Selahaddin YÖNTEM'e ve tüm aileme,

Yüksek lisans eğitime başlama sürecinde beni cesaretlendiren ve bu çalışmanın hazırlanmasında hoşgörü ve sabırla her zaman yanımda olan eşim Alper SAĞLIK'a,

Ve emeği geçen herkese...

Sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Elif SAĞLIK

## SİMGELER VE KISALTMALAR LİSTESİ

CCPT	Central Co-Ordinating Committee For The Promotion Of Accessibility
DİE	Devlet İstatistik Enstitüsü
ICF	İşlevsellik Yeti Yitimi ve Sağlığın Uluslararası Sınıflandırması (International Classification Of Functioning, Disability And Health)
ICIDH	Uluslararası Yetersizlik, Özürlülük ve Engellilik Sınıflaması (International Classification Of Impairment, Disability And Handicaps)
ILO	Uluslararası Çalışma Örgütü (International Labour Organisation)
SHÇEK	Sosyal Hizmetler ve Çocuk Esirgeme Kurumu
TSE	Türk Standartları Enstitüsü
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
UN	Birleşmiş Milletler (United Nations)
UPIAS	Fiziksel Yetersizlik Ayrımcılığına Karşı Birlik (Union of the Physically Impaired Against Segregation)
WHO	Dünya Sağlık Örgütü (World Health Organization)

## ÖZET

### KENTSEL DIŞ MEKAN TASARIMLARININ TEKERLEKLİ SANDALYE KULLANICILARI İÇİN YETERLİLİĞİ VE GELİŞTİRME OLANAKLARI: ORDU KENT MERKEZİ ÖRNEĞİ

Elif SAĞLIK

Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi

Fen Bilimleri Enstitüsü

Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi

Danışman: Yrd. Doç. Dr. Tülay CENGİZ

04/05/2010, 110

Toplumların ayrılmaz bir parçası olan engelliler yaşamın her alanında sorunlarla karşılaşmaktadırlar. En önemli sorunlardan biri de kentsel dış mekânlardaki hareket özgürlüğünü kısıtlayıcı uygulamalardır. Günlük yaşamda cadde ve sokaklarda çok sayıda engelli kişi, dış mekân kullanımlarından yardım almadan faydalanamamaktadır. Engellilerin de herkes kadar toplumun yararlandığı tüm olanaklardan bağımsızca yararlanabilmesi ancak düzenlemeler yapılırken engelli kişilerin de gereksinimlerinin göz önünde bulundurulmasıyla mümkündür. Kentsel mekanlarımızı, engellileri de göz önüne alarak tasarımlar ile düzenlemek bu mekanların herkes tarafından kullanılabilir olmasını ve engelliler için kentsel mekanların kullanımında sosyal eşitliğinin uygulanmasını sağlar.

Bu çalışmada, tekerlekli sandalye kullanan engelli bireylerin Ordu kent merkezindeki yaşam zorlukları ve gereksinimleri kentsel tasarım açısından irdelenmiştir. Özellikle fiziki mekana ulaşma, mekanı kullanma ve mekandan ayrılma konularında, erişilebilirlik ve donatı elemanları açısından sınırlılıkları yapılan anket çalışması ile incelenmiştir. Araştırma sonucunda tekerlekli sandalye kullanan engelliler için Ordu kent merkezini temsil eden odak noktalarında tekerlekli sandalye kullanan engellilerin rahat hareket etmelerine imkan veren tasarım projeleri sunulmuştur.

**Anahtar sözcükler:** Tekerlekli Sandalye Kullanan Engelliler, Kent, Kentsel Dış Mekan.

## ABSTRACT

### OUTDOOR URBAN DESIGN AND COMPETENCE OF WHEELCHAIR DEVELOPMENT OPPORTUNITIES FOR USERS: ORDU CITY CENTER CASE STUDY

Elif SAĞLIK

Çanakkale Onsekiz Mart University

Graduate School of Science and Engineering

Chair for Landscape Architecture Thesis of Master of Science

Advisor: Assist. Prof. Dr. Tülay CENGİZ

04/05/2010, 110

The disabled who are inseparable from the society have a lot of problems in daily life. One of the most important problem they meet is the application in outdoor places in the cities. The disabled can not go around easily without any help because of the limited places for their needs. To make them easily move around in the streets. We have to consider their needs so that they can be able to live as we do in social life. Urban locations should be built by considering their conditions and by creating the same chance for the disabled. By doing this we can provide the equality for all the people in the society.

In this survey, the difficulties which the people have with wheelchairs in the city centre of Ordu is investigated in terms of urban design. Particularly accessibility to the physical locations, using and leaving the locations and the restraints were analysed in a questionnaire. At the end of the survey some projects were presented which gives the change of moving around easily for the disabled using wheelchairs in the locations of city centre of Ordu.

**Keywords:** The Disabled Wheelchair User, Urban, Urban Outdoors.

# İÇERİK

	<b>Sayfa</b>
TEZ SINAV SONUÇ BELGESİ.....	ii
İNTİHAL (AŞIRMA) BEYAN SAYFASI.....	iii
TEŞEKKÜR.....	iv
SİMGELER VE KISALTMALAR .....	v
ÖZET .....	vi
ABSTRACT.....	vii
<b>BÖLÜM 1 - GİRİŞ.....</b>	<b>1</b>
<b>BÖLÜM 2 - ÖNCEKİ ÇALIŞMALAR .....</b>	<b>3</b>
<b>BÖLÜM 3 - KURAMSAL TEMELLER.....</b>	<b>10</b>
<b>3.1. Kentsel Dış Mekan Kavramı ve Özellikleri .....</b>	<b>10</b>
<b>3.2. Engelli Kavramı .....</b>	<b>18</b>
<b>3.2.1. Engellinin yaşam haklarını sınırlayan etmenler.....</b>	<b>20</b>
<b>3.2.1.1. Engellinin kendisi.....</b>	<b>20</b>
<b>3.2.1.2. Toplumsal bakış .....</b>	<b>21</b>
<b>3.2.1.3. Fiziksel çevre .....</b>	<b>22</b>
<b>3.3. Tekerlekli Sandalye Kullanan Engelliler ve Kentsel Dış Mekan Tasarımı .....</b>	<b>23</b>
<b>3.3.1. Kentsel dış mekan tasarımında amaçlar, ilkeler ve yasal düzenlemeler .....</b>	<b>23</b>
<b>3.3.1.1. Amaçlar.....</b>	<b>23</b>
<b>3.3.1.2. İlkeler .....</b>	<b>24</b>
<b>3.3.1.3. Yasal düzenlemeler .....</b>	<b>26</b>
<b>3.3.2. Tekerlekli sandalyenin ölçüleri ve hareket alanı.....</b>	<b>30</b>
<b>3.4. Tekerlekli Sandalye Kullanıcılarının Kentsel Dış Mekanda Kullanım Alanları ve Standartları.....</b>	<b>31</b>
<b>3.4.1. Bina girişleri.....</b>	<b>32</b>
<b>3.4.2. Kaldırımlar ve yaya yolları.....</b>	<b>34</b>
<b>3.4.3. Yaya geçitleri .....</b>	<b>37</b>



3.4.5. Rampalar .....	39
3.4.5.1. Kaldırım rampası.....	40
3.4.5.2. Koruma bordürlü korkuluklu rampa.....	41
3.4.5.3. Portatif rampalar .....	42
3.4.5.4. Diğer rampalar .....	43
3.4.6. Otoparklar.....	44
3.4.7. Çocuk oyun alanları .....	47
3.4.8. Kentsel donatı birimleri.....	49
3.4.8.1. Aydınlatma Birimi .....	50
3.4.8.2. Bilgilendirme ve İşaretler.....	50
3.4.8.3. Çöp Kutuları .....	53
3.4.8.4. Duraklar .....	54
3.4.8.5. Izgaralar .....	56
3.4.8.6. Oturma Birimi.....	56
3.4.8.7. Su İçme Birimi .....	57
3.4.8.8. Telefon Kabinleri .....	58
<b>BÖLÜM 4 - MATERYAL VE YÖNTEM .....</b>	<b>61</b>
4.1. Materyal .....	61
4.2. Yöntem .....	63
<b>BÖLÜM 5 - ARAŞTIRMA BULGULARI VE TARTIŞMA .....</b>	<b>66</b>
5.1. Çalışma Alanı ile İlgili Anket Sonuçları.....	66
5.2. Çalışma Alanı ile İlgili Örnekler ve Yeterlilik Açısından Değerlendirilmesi .....	81
5.2.1. Yaya yolları ve kaldırımlara ilişkin tespit ve değerlendirmeler .....	81
5.2.2. Rampaların kullanımına ilişkin tespit ve değerlendirmeler.....	83
5.2.3. Yaya geçitlerine ilişkin tespit ve değerlendirmeler .....	86
5.2.4. Bina yakın çevresi ve girişlerine ilişkin tespit ve değerlendirmeler.....	87
5.2.5. Kentsel donatı birimlerine ilişkin tespit ve değerlendirmeler .....	88
5.2.6. Kentsel açık alanların kullanımına ilişkin tespit ve değerlendirmeler .....	92

<b>BÖLÜM 6 - SONUÇLAR ve ÖNERİLER .....</b>	<b>95</b>
<b>KAYNAKLAR .....</b>	<b>103</b>
<b>Ekler .....</b>	<b>I</b>
<b>Çizelgeler .....</b>	<b>VIII VI</b>
<b>Şekiller .....</b>	<b>XVIII</b>
<b>Özgeçmiş.....</b>	<b>XXI</b>

**BÖLÜM 1****GİRİŞ**

Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ)'nün tanımına göre sağlık; yalnızca hastalık veya sakatlığın olmayışı değil, kişinin bedensel, ruhsal ve sosyal yönden tam bir iyilik halinde olmasıdır. Bu tanımdan yola çıkarak tam bir iyilik halinin bozulduğu durumlarda kişiye eğer gerekli müdahaleler yapılmaz ise engelli olarak yaşamına devam etmektedir (Jakob ve Üstün, 2005). Sağlığın tanımındaki gelişmeler son yıllarda engellilik üzerinde daha fazla durulmasına sebep olmuştur. Ortalama yaşam süresinin artması, doğum hızındaki azalma ve buna bağlı olarak yaşlı nüfusun artması engelli sıklığının azalmayıp aksine artabileceğini düşündürmektedir. Bozulan çevre şartları bu sıklığı artırabilecek niteliktedir (Uskun ve Ark., 2005).

Birleşmiş Milletler ve Dünya Sağlık Örgütü (WHO) tarafından hazırlanan raporlara göre dünya nüfusunun yaklaşık %10'unun engelli olduğu ve bu oranın bazı ülkelerde %15'lere ulaştığı gözlenmiştir. Bu veriler doğrultusunda dünyada yaklaşık olarak 650 - 700 milyon engelli bulunduğu tahmin edilmektedir. 2009 TÜİK verilerine göre 72 milyon olan nüfusumuzun %12'sini engelliler oluşturmaktadır. Böylece ülkemizde yaklaşık olarak 8,5 milyon engelli birey yaşadığını söylemek mümkündür (Aydeniz ve Şendur, 2003). Bu da, aile ve yakınlarıyla birlikte yaklaşık 20 milyonluk bir potansiyel demektir (Mengüç 2002).

Kent yaşantısı içerisinde tüm bireylerin sosyal, fiziksel, ruhsal ve ekonomik ihtiyaçlarını karşılayabildikleri en önemli alanlar kentsel dış mekânlardır. Kentin yasayan yüzü olarak görünen ve tüm kentlilerin bir arada koşulsuz bir şekilde bulunabildiği alanlar olan kentsel dış mekânlar herkes için erişilebilir olmalıdır (Demir, 2008). Kentsel dış mekanları planlama, mekansal ve ekonomik boyutların yanı sıra, sosyal açımları olan, dolayısıyla, planlamanın konusunu oluşturan farklı grupların da dikkate alınması gereken bir süreçtir. Bu bağlamda, planlamanın sosyal boyutu ve eşdeğerlilik (hakkaniyet) ilkesi çerçevesinde, engellilerin incelenmesi ve bu grubun, insanların temel ihtiyaçlarından biri olan sosyal hayat ihtiyacını karşılayabilmeleri için kentsel dış mekan tasarımlarında yeni çözüm önerilerinin üretilmesi gerekmektedir (Meşhur, 2006).

Engelli bireylerin diğer tüm engelli olmayanlarla aynı koşullarda yaşamını sürdürebilmesindeki temel unsurlardan hatta ön koşullardan biri, yapılı çevrenin uygun biçimde, yani engellilerin gereksinimlerini karşılayacak şekilde düzenlenmesidir. Kentlerin daha yaşanılabilir olması kentsel dış mekanların herkes için erişilebilir olması ile ilgilidir

(Müftüoğlu, 2006). Engelliler için sadece uygun konutlar üretmek onların toplumsal ilişkiler kurabilmeleri için yeterli değildir. Bu nedenle kentsel dış mekanların tasarımı büyük önem taşımaktadır. Evinden çıkıp toplum hayatına katılmaya, üretken olmaya hazırlanan hiçbir insan için kentsel dış mekanlar engelleyici olmamalıdır (Eyüboğlu, 2008).

Engellilerin toplumda ki varlığını kabul ederek bundan sonraki yapılacak kentsel planlama çalışmalarında bu özel duruma dikkat çekilmelidir. Tekerlekli sandalye kullanan engelliler için kentsel dış mekanın temel tasarım ilkeleri açısından irdelenmesi gerekmektedir. Bu ilkelere bağlı kalarak kentsel dış mekandaki taşıt ve yaya ulaşımı başta olmak üzere tüm açık alanlarda tekerlekli sandalye kullanıcılarının gereksinimlerini göz önüne alınmalıdır. Karşılaşılan sorunlara yönelik uygun tasarımların ilgili kurum, kuruluş ve disiplinlerce desteklenmesi sağlanmalıdır.

Tekerlekli sandalye kullanıcılarının günlük yaşamlarını sürdürürken karşılaştıkları sorunlar; araç ve yaya yollarında, kaldırımlarda, yaya geçitleri ve kavşaklarda, kentsel donatı birimlerinin kullanımı ve bina girişlerinde yapılmış mimari düzenlemelerdir. Bu araştırma, Ordu kent merkezinde tekerlekli sandalye kullanan engelli bireylerin günlük yaşamlarında kentsel dış mekanlarda karşılaştıkları sıkıntıları en aza indirmek, tekerlekli sandalye kullanıcılarının yaşantılarını kolaylaştırmak amacı ile yapılmıştır. Böylece yeni tasarımlarla tekerlekli sandalye kullanan engelli bireylerin güvenli ve erişilebilir kentsel dış mekanlarda toplum hayatına katılımları sağlanmış olacaktır.

## **BÖLÜM 2 ÖNCEKİ ÇALIŞMALAR**

**Bayraktar (1995), “Görme Özürlülere Yönelik Mekanlar İçin Bir Tasarım ve Değerlendirme Modeli”** konulu çalışmada; mekan kavramı, mekana özgü özellikler işlevsel ve fiziksel konfor bazında irdelenmiş, özürlüler için bir tasarım ve değerlendirme modelinin geliştirilmesinin gereği üzerinde durulmuştur. bu engelli gruba ait genel özellikler, eylemlerini yerine getirmedeki güçlükler ve bunların en aza indirilmesi için önerilen mimari tasarlama ölçütleri anlatılarak öncelikle genel anlamda bir mimari tasarımda ele alınması gereken ölçütler belirtilerek bu ölçütlerin bir özel mekan tasarımında (görme özürlüler için bir eğitim kurumu) kazanacağı detaylar ve boyutlardan söz edilmiş ve hazırlanan tasarım modeli önerisi sunulmuştur.

**Polat (1998), “Özürlüler İçin Tasarımda Erişebilir ve Yaşanabilir Yaya Mekanları: Ankara-Kızılay Merkez Yaya Bölgesi'nde Sakarya Caddesi Yaya Mekanı Örnekleme”** konulu çalışmada; bedensel engelliler ile görme engelliler araştırılmış ve kentsel mekanlardaki erişebilirlik ve yaşam kalitesi sorunları üzerinde durulmuştur. Kent ve engelliler ile ilgili tanımlamalar ele alınmış, kent-mekan ve engelli insan-özür ilişkileri tanımlanarak engelli insanın kentsel yaşam içerisindeki durumu incelenmiş, özürün tanımı, türleri, oluşma nedenleri araştırılmış ve kentin engelli insanda meydana getirdiği kısıtlamalara değinilmiştir. kaynak taraması yapıldıktan sonra yaya mekanları araştırılmış, kentsel yaya mekanlarının engelli insanlara yönelik tasarımı için belirlemeler ortaya konulmuş ve yapısal çevrede ve geçiş alanlarında onlar için ne gibi düzenlemeler yapılacağı araştırılmıştır.

**Yaylılı (1998), “Kent Mobilyaları Tasarımında Kullanılabilecek Kavramsal Bir Model”** konulu çalışmada; kent ve kentliler için tasarlanacak kent mobilyalarına farklı bir bakış açısıyla yaklaşmış, kent ve kentle ilgili kavramlar tanımlanmıştır. Bireyin kenti algılayışı analiz edilerek, kent mobilyalarının neler olduğu ve sınıflandırma şekilleri ile kent mobilyalarının tasarım, üretim, yerleştirme ve kullanım süreçleriyle oluşum süreçleri incelenmiştir. Kent mobilyaları tasarımı alanında bir model oluşturarak yeni tasarım yaklaşımları ve bu yaklaşımların kent mobilyaları tasarımı alanına uygulanabilirliği vurgulanmıştır.

**Dostoğlu (1999), “Özörlöler İçin Kentsel ve Mimari Tasarım”** isimli makalesinde özörlölerle ilgili yeterli sosyal ve fiziksel dñzenlemelerin mevcut olmadığı ölkemizde, kent ve bina ölçeğinde sadece özörlölerin değil, toplumdaki pek çok sıra dışı insanın (yaşlılar, çocuklar, ocuk arabalı anneler, çok uzunlar, çok kısalar vb.) fiziksel bariyerlerle karşılaştıkları için normal kişilerle eşit haklara sahip olmadıklarını ve bu bağlamda mimari bariyersiz bir çevrenin oluşumunun toplumun tñm bireyelerine yaşama kolaylığı sağlayacağı için kentsel yaşam kalitesinin de yñkselmesine neden olacağı vurgulamaktadır.

**Erkesim (1999), “Özörlöye Uygun Açık Alan Tasarımı ve Kullanımlarının Değerlendirilmesi ve İstanbul Örneği”** konulu çalışmada literatür araştırması yapılarak, farklı engelli tanımları, özörlöyle ilgili yasalardaki tanımlar ve engelli tñrlerinin tanımları yapılmıştır. Özörlöünün ihtiyaı olan şehirsel mekan ve aktivite alanlarının tasarımları belirlenerek, farklı kaynaklarda standartlar araştırılmış konu ile ilgili örnekler değerlendirilmiştir. Özörlölerin şehirsel mekan ve açık alandaki ihtiyaçlarını öğrenmek amacıyla anket uygulaması yapılmıştır. Onların açık alanlardan faydalanabilme durumları hakkında bilgi edinilmiştir. Elde edilen verilerle açık alan tasarımı ve kullanımı değerlendirilmesi yapılmıştır.

**Gökçen (1999), “Urban Designed For People”** konulu çalışmada; engelli insanların ihtiyaçları doğrultusunda dış mekan tasarım standartlarının ve ölçülerinin belirlenip seçilen kent mekanlarının bu standartlara göre tasarlanması hedeflenmiştir. Genel terminoloji, tanımlar, dış mekan ve engelli insan ölçütleri belirtilerek engelli insanların sosyal ve ekonomik hayata katılımlarının önemi ve engelli insan sayısının artış sebepleri vurgulanmıştır. Dış mekan bileşenleri belirlenip bunlara ait tasarım ve bakım standartları belirtilmiştir.

**Yurdakonar (2001), “Kentsel Açık Alanların Bedensel Engelliler Tarafından Kullanım İmkânlarının Değerlendirilmesi ve Kadıköy Örneğinde İrdemeler”** konulu çalışmada; bedensel engellilerin, kentlerin sunduğu olanaklardan faydalanabilmeleri, kentsel açık alanlarda diğer kentlilerle eşit hak ve olanaklara sahip olabilmeleri için gerekli olan tasarımlar Kadıköy örneğinde değerlendirilerek çözüm önerileri getirilmiştir.

**Arıkan (2002) “Sosyal Model erevesinde Özörlölöğe Yaklaşım”** isimli çalışmada; engelli bireyelerin toplumun en büyük azınlık gruplarından birisi olduğu ifade edilerek bu insanların engelli olmaları nedeniyle hem kamusal alanda hem de özel alanda pek çok

sorun yaşadıkları vurgulanmıştır. Bu sorunların çoğunluğunu engelli bireyin kendisinin değil toplumda ona dayatılan engellerin oluşturduğu belirtilmiştir. Sosyal hizmet uzmanlarının bu sorunlar karşısında planlı ve örgütlü davranabilmesi ve engelliyle beraber düşünebilme yeteneğine sahip olması gerektiğine dikkat çekilmiştir.

**Arun ve Tufan (2002) “Türkiye Özürlüler Araştırması 2002 İkincil Analizi”** isimli çalışmada; Türkiye'nin engelli nüfusuna ilişkin olarak yapılan değerlendirmeler sonucunda, engellilere sunulan hizmetler, bunlardan yararlanma durumları ve olanakları hakkında bilgilere ulaşılmıştır. Engellileri toplum yaşamından soyutlayan unsurları azaltmak, mümkün olan yerlerde tümüyle ortadan kaldırmak, yaş, cinsiyet, sosyal kesim gibi unsurlardan bağımsız olarak engellilere fırsat eşitliği olanakları yaratmak amaçlanmıştır.

**Bekiroğlu (2002), “Peyzaj Düzenlemelerinde Özürlülerin Kullanımları İle İlgili Sorunların Saptanması”** konulu çalışmada; kentsel mekanda ve açık alanlarda engelli bireylerin gereksinimleri belirlenmiş ve çözüm önerileri getirilmiştir. Kent ve kentsel mekan, özür ve özürle ilgili tanımlar ifade edilmiştir. Engelli bireylerin karşılaştıkları sorunları saptayabilmek ve peyzaj düzenlemelerine yön verebilmek için anket uygulaması yapılmıştır.

**Karataş (2002), “Engellilerin Toplumla Bütünleşme Sorunları”** isimli çalışmada; engellilerin toplumla bütünleşme yönünde çok çeşitli ve çok boyutlu sorunlar içinde olduklarına vurgu yapılmıştır. Bu sorunlar engelli bireyin kendisini mutsuz hissetmesine sebep olmakta ve bununla beraber düşük yaşam kalitesinin ortaya çıktığı vurgulanmıştır.

**Yavaş (2002), “Özürlülerin Kentsel Mekanda Hareketliliği”** konulu çalışmada; engelli kişilerin kentsel mekanda karşılaşmış oldukları engellerin saptanması ve kentsel mekanda engelli kişilerin rahat hareket etmesine imkan verecek tasarımlar sunulmuştur. İlk olarak özürlülük tanımının genel çerçevesi çizilmiş ve özürlülük türleri ve kent ile ilgili açıklamalar yapılmıştır. Şehirselsel mekan tasarımında özürlülerle ilgili ölçütleri ele almanın önemi vurgulanmış, ülkemizdeki özürlülerle ilgili kentsel tasarım konularını içeren yasalardan konu ile ilgili standartlardan örnekler verilmiştir. Özürlülerin kentsel mekanda karşılaşmış oldukları engellerin neler olduğunun belirlenebilmesi ve kentsel mekandaki aktivitelere ne ölçüde katılımın gerçekleştirildiğinin belirlenebilmesi için 100 kişi ile

yapılan anket çalışmasının değerlendirmelerine yer verilmiştir.

**Aydeniz ve Şendur (2003), “Ortopedik Engelliler için Mimari Düzenlemeler”** başlıklı çalışmalarında; yapılarda engelli yurttaşlarımıza yönelik düzenlemelerin yetersizliği ve ulaşılabilirlik konusunda zorluklardan yola çıkarak ortopedik engelli kişilerin bağımsız birey olarak yaşamaları için gerekli olan yapısal düzenlemeler özetlenmiştir.

**Koca (2003), “Fizik Engelli İnsanların Toplumsal Konumu (İstanbul Örneği)”** isimli çalışmada; engelli kelimesi ve beraberinde çağrıştırdığı kavramların tanımı yapılarak engellilerle ilgili dünyadaki mevzuatın yorumlarına, toplumsal hayata yansımalarına ve doğurduğu sonuçlara yer verilmiştir. Engellilerin dünyada ve toplumumuzdaki yeri ile karşılaştığı tutumların; toplumsal alanda karşılaştıkları davranışlar ve bunların sonuçları aktarılmıştır.

**Başbakanlık Engelliler Dairesi Başkanlığı (2005a), “Türkiye Özürlüler Araştırması Temel Göstergeleri”** isimli çalışmada; özürlüler konusundaki bilgi ve veri eksikliğini gidermek amacıyla Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü Başkanlığı ve Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığı işbirliği ile “2002 Türkiye Özürlüler Araştırması” 2002 yılı Aralık ayında gerçekleştirilmiştir. Araştırmada, Türkiye’de özürlülerin sayısı, oranı, sosyo-ekonomik sorunlar, beklentileri, özürlülük türü, özrün oluş sebebi, bölgesel farklılıkların ölçülmesi ile süregelen hastalığa sahip olma oranlarının ölçülmesi hedeflenmiştir.

**Başbakanlık Engelliler Dairesi Başkanlığı (2005b), “Yerel Yönetimler İçin Özürlülere Yönelik Fiziki ve Mimari Düzenleme Klavuzu”** adlı raporda; özürlülere yönelik olarak yapılması gereken düzenlemelerin, mevzuat ve standartlara uygun olması konusunda karşılaşılan aksaklıklar; yerel yönetimlerin bu konudaki yetki ve sorumlulukları; mevcut mevzuat ve standartlar konusunda yerel yönetimlerin bilgi, teknik ve mali açıdan yeterliliği; bu konudaki denetim sistemi hususlarında bilgiler verilmiştir.

**Başbakanlık Engelliler Dairesi Başkanlığı (2005c), “Örnek Bir Belediye -Takayama Belediyesi Fiziksel Çevrenin Özürlülere Yönelik Düzenlenmesi”** isimli projede; Takayama şehrinde “Barrier-free” olarak düzenlenmesiyle şehirde bulunan kaldırımların yol ile sıfırlanması sağlanarak yollarda bulunan trotuarlar kaldırılmış, yollarda bulunan izgara kapakları değiştirilmiş, yol asfaltı üzerinde değişik renkte ve dokuda asfalt döşemesi



kullanılarak, özürülülerin bağımsız bir biçimde hareket edebilecekleri bir ortam yaratılmıştır. Bu çalışmalar sırasında, şehrin merkezinde özürülülerin kolayca yönlerini bulmasını sağlamaya yönelik olarak hem görsel hem de işitsel uyarı sistemleri kurulmuştur. Böylece Takayama kenti engellilerin yaşam mekanı olarak kolaylaştırılmıştır.

**Çakmak (2006)** , “**Amerika Birleşik Devletleri’ndeki Engelli Tanımı Hakkında Bir İnceleme** ” konulu çalışmada; engelli kişiler açısından önemli bir yasa olun engellilik hakkında çok yararlı uygulamalar öngören Engelli Amerikalılar Yasasının içeriği ve amacı incelenmiştir. Amerikan hukukunda yer alan engelli kavramı üzerinde durulmuş ve Türk hukuk sistemindeki engelli tanımı ile karşılaştırmalar yapılmıştır.

**Köylü (2006)**, “**Engelli İnsanlar ve Yaşlılar İçin Dış Mekan Tasarımları**” isimli çalışmada; engelli insanların ve yaşlıların pasif ve/veya aktif rekreasyonel aktivitelere katılması, onların hem fiziksel, hem de ruhsal sağlıklarını olumlu yönde etkilediği vurgulanmıştır. Bu bağlamda erişilebilir dış mekanların tasarlanması ve engelliler ile yaşlıların gereksinimlerinin ihtiyaçlarına cevap vermesi gerektiği belirtilmiştir. ortopedik ve/veya görsel engelliler ile yaşlılar tarafından erişilebilir olması için dış mekanlarda uyulması gereken tasarım ilkeleri ve standartları üzerinde durulmuştur.

**Müftüoğlu (2006)**, “**Tekerlekli Sandalye Kullanan Bedensel Engellilerin Kentsel Mekanları Kullanım Olanaklarının Trabzon Kent Merkezi Örneği Üzerinde İncelenmesi**” konulu çalışmada; kentsel mekanlarda ve kent merkezlerinde tekerlekli sandalye kullanan bedensel engellilerin gereksinimlerini saptamak ve çözüm önerileri sunabilmek hedeflenmiştir. Araştırmada birinci adım olarak, literatür araştırması yapılmış, amaç engellinin ihtiyacı olan kentsel mekan ve aktivite alanlarının tasarımları irdelenerek, farklı kaynaklardaki standartların ve konu ile ilgili örnekler değerlendirilmiştir. Bu verileri desteklemek amacıyla engellilerin kentsel mekan ve kent merkezlerindeki ihtiyaçlarını bizzat kendilerinden öğrenmek amacıyla bir anket uygulaması yapılmıştır.

**Nicole (2006)**, “**Public Green Space And Disabled Users**” isimli çalışmada; ekonomik gelişme gösteren batı ülkelerinde sosyal verilere göre engelli birey nüfusunun arttığına dikkat çekilerek daha fazla insanın özel yardım ve hizmetlere ihtiyaç duyduğu saptanmıştır. Kentsel açık alanlarda standart kullanıcılar dışında engelli bireyler için uygun tasarım ve alt yapı düzeni olması gerektiği vurgulanmıştır.

**Yılmaz (2006), “Kentsel Parklar ve Kentsel Tasarım İlişkisi: İstanbul/Gülhane Parkı Örneğinin İrdelenmesi”** konulu çalışmada; kamusal alan ve kent yaşamı ilişkisi, kentsel park kavramı ve gelişimi üzerinde durulmuş, bunlarla ilgili yabancı ülkelere örnekler verilmiştir. kentsel tasarım projelerinin hedefine ulaşabilmesi için projeleri destekleyici hukuki düzenlemelerin yetersizliği vurgulanmıştır.

**Atıcı (2007), “Fiziksel Engelliler ve Kentsel Mekânın Kullanımı”** konulu çalışmada; engelliğin tanımı ve sınıflandırılması üzerinde durulmuş, Türkiye ve dünyada engellilik hakkında sayısal veriler sunulmuştur. Engelli bireylerin sosyal ve psikolojik sorunlarına ışık tutulmuş, bu bağlamda yasal düzenlemelerin ne derece yeterli olup olmadığı incelenmiştir. Engelliler için kentsel mekanların belli standartlara göre yapılması gerektiği belirtilmiştir. Fiziksel engelli bireylerin kentsel mekân kullanımının artırılabilmesi amaçlanmıştır.

**Bayraktar ve Ark. (2007), “Ankara Atatürk Bulvarı Üzerinde Yer Alan Kentsel Donatı Elemanlarının Sınıflandırılması, Değerlendirilmesi ve Kent Kimliği İlişkisi”** konulu çalışmada; kentsel mekanlarda bulunan kentsel donatı elemanlarının bulunduğu mekana kattığı anlam, işlev ve önemine vurgu yapılarak, kentsel donatı elemanlarının düzenlenmesinde gerekli bazı ölçülendirmelerin dikkate alınması gerektiği belirtilmiştir.

**Erdem (2007), “Ankara’da İç ve Dış Mekan Tasarımlarında Tekerlekli Sandalye Kullanıcılarının Yaşam Analizi”** araştırmasında; tekerlekli sandalye kullanıcılarının yaşam hakkı düşüncesi çerçevesinde iç ve dış mekanlarda ki yaşamsal aktivitelerini ne derecede gerçekleştirebildikleri amaç edinilerek, tekerlekli sandalye kullananların karşılaştıkları sorunlar belirlenmeye çalışılmış ve sorunların çözümünde uyulması gerekli standartlar belirtilerek çözüm önerileri sunulmuştur.

**Yalçinkaya (2007), “Ankara-Bahçelievler Aşkabat Caddesi’nin (7. Cadde’nin) Yayalaştırılmasının Peyzaj Mimarlığı Açısından İrdelenmesi”** konulu çalışmada; yaya yolu, yaya bölgeleri, yaya trafiği kavramları tanımlanarak, kentsel planlama ve kentsel tasarım için önemi vurgulanmıştır. Kentsel planlama tasarımın uygulama aşamasında karşılaşılabilen sorunlar ele alınmış, yurtiçi ve yurtdışında uygulanmış yaya alanlarının olumlu ve olumsuz özellikleri incelenerek örnekler verilmiştir.

**Düğer ve Kayıhan (2008), “Tekerlekli Sandalye Kullanan Kişiler İçin Çevresel Mimari Engellerin İncelenmesi”** konulu çalışmada; engelliler ile ilgili uluslararası örgütlerin tüm dünya ülkeleri için yayınladıkları standartlar kriter alınarak tekerlekli sandalye kullanan engellilerin yaşadıkları çevrede ulaşılabilirliğini engelleyen faktörlerin belirlenmesi amaçlanmıştır. Bu çalışmanın sonucunda, bazı yapılarda olumlu gibi görünen özelliklerin bir başka engel nedeniyle olumsuz bir faktör haline dönüştüğü saptanmıştır. engelli kişilerin evlerinden dışarı çıkıp sosyal yaşama uyum sağlamaları ile ilgili kurum, kuruluş ve disiplinlerin ortak çözümler üretmesi ve hayata geçirmelerinin gerekliliği vurgulanmıştır.

**Özcan (2008), “Engelli Standartlarının Adana Kenti Açık Ve Yeşil Alanlarında Analizi Ve Uygulama Önerileri”** konulu çalışmada; fiziksel engelli bireylerin Adana Kentinde kenti temsil eden açık ve yeşil (parklar, piknik alanları, bulvarlar, sokaklar, caddeler, alışveriş merkezleri) alanlarda, uluslararası standartlar doğrultusunda karşılaştıkları sorunların saptanması, saptanan sorunların yurt dışı ve yurt içi örnekler doğrultusunda uygulanabilir tasarımların oluşturulup, uygulamaya sunulması amaçlanmıştır..

### **BÖLÜM 3**

#### **KURAMSAL TEMELLER**

##### **3.1. Kentsel Dış Mekan Kavramı ve Özellikleri**

Toplumbilim terimlerinden biri olan kent kavramı; tarım dışı etkinliklere, özellikle işleyim ve hizmet etkinliklerine dayalı, 10.000 den daha kalabalık nüfuslu yerleşme yeri olarak tanımlanır (Anonim, 2007a).

Diğer bir deyişle kent bilim terimleri sözlüğünde ise ‘kent’ sürekli toplumsal gelişme içinde bulunan ve toplumun, yerleşme, barınma, gidiş geliş, çalışma, dinlenme, eğlenme gibi gereksinmelerinin karşılandığı, pek az kimsenin tarımsal uğraşılarda bulunduğu, köylere bakarak nüfus yönünden daha yoğun olan ve küçük komşuluk birimlerinden oluşan yerleşme birimi şeklinde tanımlanır (Anonim, 2007b).

Rapoport (1977)’a göre kentler insanların yaşamlarını sürdürebilmek için inşa ettikleri karmaşık yerleşimlerdir. Kentler kuruldukları bölgenin topografik özelliklerine, yeraltı ve yerüstü zenginliklerine, coğrafi yapı ve konumuna, insanların kültürel ve sosyal yapısına bağlı olarak farklılaşırlar. Rapoport (1977) kentlerin fiziki elemanları aynı, anlamsal yapıları, organizasyon prensipleri ve bunların ilişkileneceklerinin farklılık gösterdiğini belirtmiştir (Demir, 2008).

Durkheim, Marks, Weber ve Wirth, kenti sosyolojik açıdan buldukları dönemin koşullarına göre değerlendirmişlerdir. Durkheim kenti, işbölümü ve dayanışma kavramlarıyla ilişkili olarak ele almaktadır. Marks ve Weber’e göre, önemli olan kentin ekonomik ve siyasal örgütlenme biçimidir. Wirth ise, kentin ekolojik, örgütsel ve sosyo – psikolojik özelliklerini kapsadığını belirtmiştir (Uçkaç, 2006).

Özer (1997)’e göre “kent” kelimesi birçok bilimsel çalışmada kent ve köy ile kentsel ve kırsal gibi terimler kullanılarak tanımlanmaktadır. Bu kapsamda bir toplumsal ve ekonomik biçimlenme olarak kent, insanların doğayla olan yerleşme ilişkilerinde yeni ve ileri bir aşama olarak kendisinden önceki yerleşme biçimlerinden belirgin çizgilerle ayrılan özellikler olarak tanımlanır (Abanoz ve Ark., 2008).

Kentler, tarih boyunca çeşitli kültür ve uygarlıkların doğduğu, geliştiği ve yayıldığı merkezler olmuştur. Kent; farklı sosyal sınıflardan oluşan bir toplumun, yapay çevreyi doğal çevreye egemen kıldığı bir ortamda ve kentsel yaşam kurallarına uygun olarak yaşamlarını sürdürdükleri bir yerleşme olarak tanımlanmaktadır (Abanoz ve Ark., 2008).

Tekeli (1991) ise kenti ekonomik bir yaklaşımla tanımlamıştır: “Kent bir üretim alanıdır. Var olan toplumsal formasyonun ya da üretim biçiminin yeniden üretildiği alan;

altyapısıyla, üretim-hizmet işlevli binalarıyla bir kapital birikimi ve kentsel alanın yarattığı rantla oluşan artı ürününün bulunduğu bir mekândır” (Değirmencioğlu, 1997).

Mumford (1937)’a göre kent, esas grupların ve amaçları olan kurumların bir araya gelmesidir. İlki yani esas gruplar her toplumda olan aile ve komşuluk iken, ikincisi yani kurumlar kent yaşamının özellikleridir. Bu çeşitli gruplar, az ya da çok işbirliği içinde olan ya da kamusal olarak yasal olan ekonomik organizasyonlarla kendilerini destekler ve hepsi sınırlı bir alan içerisindeki daimi yapılarda oturmaktadır. Kentin varlığının asıl fiziksel anlamı; sabit bir alan, dayanıklı bir barınak, toplanma için daimi tesisler, değiş-tokuş ve depolama iken sosyal anlamı; hem ekonomik hayata hem de kültürel sürece hizmet eden çalışmanın sosyal olarak bölünmesidir. Kent tüm anlamıyla, coğrafik bir ağ, ekonomik bir organizasyon, geleneksel bir süreç, sosyal hayatın bir göstergesi ve toplayıcı birimlerin estetik bir sembolüdür (Ak, 2005).

Kent kavramı için tek ve üzerinde anlaşmaya varılmış bir tanım olmasa da, tanımlı biçimleyen ortak ölçütler vardır. Kent; dinamik, teknik, ekonomik, politik ve kültürel pek çok unsurun yansıdığı bir yerleşim yeridir. Bu nedenle çeşitli disiplinlerdeki bilim adamları kenti kendi eylem alanları kapsamında farklı ölçütler kullanarak tanımlamaya çalışmışlardır. Abanoz ve arkadaşları (2008)’na göre kenti biçimleyen ölçütler ve tanımlar şu şekilde yapılmıştır:

- Nüfus ölçütüne göre kent tanımı; coğrafya ve kent bilim dalları, kenti belli nüfus büyüklüğüne erişmiş kentler olarak tanımlamaktadır. Buna göre kenti diğer yerleşmelerden ayırmak için değişik önerilerde bulunmaktadır. Kent bilim kenti salt insan sayısına, yani nüfus ölçütüne göre tanımlamakla yetinmeyip, iş-güç biçimi, toplumsal örgütü, kültürü bulunan yerleşmeler olarak da tanımlamaktadır.

- İşlevsel veya ekonomik ölçüte göre kent tanımı; kentin tanımlanmasında nicel büyüklüğün yeterli olmadığı ve nüfusun niteliği veya bileşiminin de hesaba katılmasını öngören yaklaşımlar da bulunmaktadır. Bu yaklaşıma göre kenti kırsal yerleşmelerden ayıran bir diğer önemli ölçüt ise yerleşmenin işlevidir. Örneğin sanayi kenti, liman kenti, ticaret kenti, rekreasyon ve turizm kenti, maden ya da petrol kenti, üniversite kenti, turistik kent gibi işgücü ve üretim kriterleri olarak ekonomik ölçütlerdir.

- Sosyolojik ölçüte göre kent tanımı; kentin diğer yerleşme biçimlerinden ayrılmasında topluluğun taşıdığı kendine özgü niteliklerini dikkate alan yaklaşımdır. Bu yaklaşımda kent, tarım dışı etkinlikler temeli üzerinde oluşmuş köye karşıt bir topluluk olarak tanımlanmaktadır. Bir yerleşmeyi kent olarak nitelerken o yerleşmede üretimin yapısı, nüfusun yoğunluğu, heterojenliği ve toplumsal örgütlenme düzeyi gibi kriterler

önem kazanmaktadır.

- Yönetimsel sınır ve yapı ölçütüne göre kent tanımı; resmi verilerin ve sayım sonuçlarının düzenlenmesinde kullanılan yönetimsel ölçüte göre kent, nüfus kriterine bakılmaksızın il ve ilçe merkezi konumundaki yerleşmedir. Fakat bu statüye sahip olan birçok yerleşme, yukarıda sayılan ölçütler nedeniyle bir kent olma özelliği taşımayabilir.

Sonuçta kent için önerilen tanımların temelinde nicel büyüklüğün yeterli olmadığı ve yerleşmeyi oluşturan nüfusun niteliği veya bileşiminin de hesaba katılması gerektiği öngörülmektedir. Ayrıca kent, mekân ve zaman içindeki insan yerleşmesinin belli özellikler taşıyan özel durumu olarak değerlendirilebilir. Yerleşmeyi karakterize eden öğelerin nitelikleri ile hangi yerleşmeye kent denileceği belirlenir. Bir yerleşmeye gelişim sürecinde kent özelliği kazandıran değişkenler heterojenlik, hareketlilik, yarışma (rekabet), anonim ilişkiler, iş bölümü, yoğunluk, uzlaşma, çeşitlenme gibi kriterlerdir (Abanoz ve Ark., 2008).

Kente yaşayan insanlar sosyal etkinliklerini gerçekleştirmeye ve bunları geliştirmeye ihtiyaç duyarlar. Kentsel mekânlar bu ihtiyaca cevap veren nitelikteki mekânlardır. Kentsel mekânların diğer bir adı kamusal mekânlar olarak ifade edilir. Kentsel mekân, aynı zamanda kamusal bir mekândır; içinde kentlilerin sosyal etkinliklerini zenginleştiren ve destekleyen mekânsal karakteristikler barındırır (Biol, 2005).

Kentsel mekanlar, nitelikli yaşam alanları sunarak kullanıcıların beklentilerine cevap verebilmelidir. Başarılı tasarımlarda, mekanın niteliğini belirleyen doğal, fiziksel, sosyal ve ekonomik özelliklerin göz ardı edilmediği görülmektedir (Şahin ve Dostoğlu, 2007).

Bakan (1987)'a göre kentsel dış mekânlar, yapıların oluşturduğu kentlilerin algıladığı ve tüm kentsel olayların ilişkilendiği bir bütündür. Kent için önemli olan, bu dış mekânların dekorasyonu, canlandırılması ve bilinçli olarak düzenlenmesidir. Kent dokusu içindeki tüm boşluklar belirli amaçlar için kullanılmaktadır, “Yapılanmamış kentsel kamusal dış mekânlar” olarak nitelendirilen bu alanların bir kısmı işlevsel alanlar olurken oyun, spor, park vb. bir diğer bölümü de sokaklar, meydanlar gibi tamamlayıcı mekânlar niteliğindedirler (Etlı, 2002).

Açık alanların kentin içine girmesi ile birlikte kentsel mekânlar ortaya çıkmaktadır. Kentsel mekân; bir kişiye ya da herhangi bir kuruluşa ait olmayan tüm kentlinin kullanabildiği ortak mekânlar olarak adlandırılmaktadır. Ayrıca kent mekânının ille de açık alanlardan oluşmak zorunda olmadığından kapalı mekânlarda bu sınıflandırmaya dâhil olabilmektedir (Eyüce, 2005).

Bu tanımlamalardan sonra karsımıza dış mekân ve kentsel açık alan terimleri

çıkılmaktadır. Bu terimler aşağıdaki gibi açıklanabilir. Shonfield (2008)'e göre kentsel dış mekânlar, en geniş anlamı ile yapılanmamış alanlar olarak adlandırılabilir. Bunlar kent içerisinde yapıların ve yapılaşmanın dışında kalan boşluk mekânlardır. Örneğin binalar arasında kalan boş alanlar ya da yapılaşmış mekânların dışında kalan alanlar gibi. Ancak bu alanlar toplu bir kullanıma açık durumda iseler örneğin yollar, sokaklar ya da binalar arasında kendiliğinden oluşan küçük meydanlar gibi bunlara “kamusal dış mekân” denir (Arslan, 2005).

Urban Design Alliance and the Institution of Civil Engineers'e göre; kamusal dış mekânlar sisteminin niceliksel olarak en büyük bölümünü (yaklaşık % 80'ini) oluşturan cadde ve sokaklar esas itibarıyla; kentsel altyapı elemanlarının yer aldığı, özel yaşamın biterek kamusal yaşamın başladığı ve günlük yaşamın büyük bölümünün geçtiği mekânlardır (Hepcan ve Ark., 2006). Kentsel dış mekânlar kendilerini çevreleyen yapı biçimleriyle ilişkili ve toplumsal yaşamı devam ettirebilmeleri için çeşitli işlevlere sahip olmalıdır.

Kentsel dış mekânlar toplumsal yaşamın oluşmasına ve her türlü aktiviteye olanak sağlamalı ve aynı zamanda doğal çevrenin topografik yapısıyla ilişkili olmalı, kentsel mekânı oluşturan yapı biçimleri, toplumsal bir kimlik oluşturmalı ve mekânsal şekillerin kent dokusu içinde organizasyonu sağlayıcı bir şekilde yer alması ve erişilebilir olması gerekmektedir (Akı ve Erdönmez, 2005).

Bakan ve arkadaşları (1987)'na göre kentsel dış mekanlar; özel yaşamın aksine toplu yaşamın tüm etkinliklerinin süregeldiği, her yaş, cins ve meslek grubunun yararlanmasına açık kent strüktürü içerisinde yer alan mekanlardır ( Müftüoğlu, 2006).

Gehl (1996)'e göre kentsel dış mekanların en önemli fonksiyonu binaların arasında bir sosyal hayat (doku) yaratmaktır. Bu sosyal hayat birden fazla insanın kamusal bir mekanda bir arada olmasıyla, insanların birbirleriyle iletişim kurup sosyalleşmesini sağlar ve ortak bir kimlik oluşturur. Bu sosyal doku; oynayan çocukları, kutlamaları, konuşmaları toplu eylemleri ve pasif iletişimi görmeyi, duymayı içermektedir (Erdönmez, 2005). İnsanlar insanların olduğu yere gelirler. Bu sosyal dokunun oluşumunda rol alan sokaklar, kentin temel dış mekanının ve kentsel yapının esas bileşenidir. Sokağın formla ilişkili iki temel özelliği bulunmaktadır. Bu da aynı anda hem yol hem mekan olmasıdır. Kuşaklar boyunca sokaklar, kent toplumlarına hemen evlerinin önünde kentsel açık alanlar sağlamışlardır. Herhangi bir kentsel alan tasarımındaki ikinci temel unsur, sokakların, kentsel açık alan sistemi olarak önemlerinin anlaşılmasıdır.

Kentin karakterini ve kalitesini oluşturmada yapılardan çok meydanlar, plazalar, parklar ve açık alanları kapsayan kentsel dış mekanlar etkilidir (Simond, 1961). Boş bir sokak ve canlı bir sokaktan yürümek arasında seçim yapmaları istendiğinde çoğu insan canlı sokağı tercih etmektedir. Görsel olarak da sosyal yapı ve toplumsal mekan; konutların, meydanlar ve caddeler etrafında yerleştirilmesiyle vurgulanmaktadır. Sosyal yapı, birbirinden farklılıklar gösteren ve hiyerarşik yapılanan kamusal (ortak kullanılan) mekanlarla desteklenir. Jacobs (1961) bu konuya şu şekilde yaklaşmıştır; “Şehrin sokakları her zaman aktif olmalı ve orada yaşayanlar, çalışanlar tarafından kontrol edilmelidirler. Bu sokaklar onların evlerini, işyerlerini birbirine bağlarken, yaşam alanlarını oluştururlar” (Erdönmez, 2005).

Kentsel dış mekânlar toplumun kullanımına açık kamusal mekânlardır. Kent halkının karşılaşması, bütünleşmesi, birbiriyle kültür alışverişinde bulunmasını sağlayan alanlardır. Bu yönüyle kentsel dış mekânlar, teknik, ekonomik ve estetik boyutlarının yanı sıra sosyal ve kültürel boyutlara da sahiptir. Kentsel dış mekânlar, insanların hem fiziksel hem de ruhsal ihtiyaçlarını karşılamaları açısından kent yaşamında önemlidir. Kentsel dış mekânlar tüm kent halkının kolaylıkla ulaşabileceği nitelikte olması gerekmektedir (Arslan, 2005).

Çokar (1994)’a göre; kentlerde toplu yaşam sonucu ortak yada kişisel gereksinimlerin karşılandığı, toplumun sosyo-ekonomik ve kültürel yapısına bağlı olarak, zaman içinde farklılaşan mekânlara kentsel dış mekânlar denir. Kentsel dış mekanlar insanın yaşamı ile ilgili dört ana işlevin barınma, çalışma, eğlenme, dinlenme ve ulaşım eylemlerini gerçekleştirdiği mekânlar bütünüdür (Yaylalı, 1998).

Bakan ve Konuk (1987)’a göre; kentsel dış mekânlar kamusal mekânlar olarak da nitelenebilir. Kamusal alan, toplum için planlanan, düzenlenen veya kendiliğinden oluşmuş, toplumun yararlandığı alan olarak tanımlanabilir. Kentsel dış mekânlar özel yaşamın aksine toplu yaşamın tüm etkinliklerinin süregeldiği, her yaş, cins ve meslek grubunun yararlanmasına açık kent strüktürü içinde yer alan mekânlar olarak tanımlanabilir (Demir, 2008).

Yukarıda belirtilen kentsel dış mekânlar ile ilgili bilgileri dayanarak, kentsel dış mekânlar; toplumun tamamının kullanımına açık olan, insanların dinlenme, eğlenme, sportif ve kültürel aktiviteleri ile ticaret ve ulaşım gibi faaliyetlerini gerçekleştirebildikleri mekânlardır denilebilir. İnsan kullanımına yönelik bu mekânlar, sosyal etkileşimi ve iletişimi en iyi şekilde yapılandıracak, estetik ve konforu bir arada sunabilecek şekilde ve insan ölçeğine uygun mekânlar olmalıdır.



Dışa dönük kamu yaşamı ve mekânlarının canlanması ve gelişmesi de toplum ile mekân arasındaki etkileşimi artırmakta böylelikle kentsel dış mekânlar toplumların gelişmesinde önemli misyon üstlenmektedirler (Malkoç, 2008). Kentsel planlama anlayışı içerisinde oluşturulan mekanlar (kapalı mekan - açık mekan-özel mekan - kamu mekanı) kent içinde yaşayan ve onu kullanan insanlara günlük yaşantılarını devam ettirebilmeleri ve bir yerden bir yere gezinme, toplanma, dinlenme, alışveriş alanları oluşturarak gereksinim duyulan aktiviteleri yapabilme ve iletişim halinde olabilmeleri için tasarlanmalıdır. Kentsel dış mekan olarak adlandırılan bu alanlar içerisinde veya birbirleri arasında ulaşımı sağlamak amaçlı yapılan yolculuklar, özellikle yaya ulaşımı için önemli olmaktadır (Kaya ve Bölen, 2006).

Kentsel dış mekanlar, yapıların oluşturduğu kentlilerin algıladığı ve tüm kentsel olayların ilişkilendiği bir bütündür. Kent için önemli olan, bu dış mekanların dekorasyonu, canlandırılması ve bilinçli olarak düzenlenmesidir. Bakan (1987)'a göre kent dokusu içindeki tüm boşluklar belirli amaçlar için kullanılmaktadır. “Yapılanmamış kentsel kamusal dış mekanlar” olarak nitelendirilen bu alanların bir kısmı işlevsel alanlar olurken oyun, spor, park vb. bir diğer bölümü de sokaklar, meydanlar gibi tamamlayıcı mekanlar niteliğindedir (Etlı, 2002).

Çubuk (1999)'a göre kentsel dış mekanların düzenlenmesinde, kentsel ortamın kimliğini korumaya, kamusal alanı çekici kılmaya ve çevresel değerlere duyarlılığa dikkat edilmelidir (Bilen, 2004). Kentsel dış mekanların en önemli fonksiyonu binaların arasında bir sosyal hayat oluşturmaktır. Bu sosyal hayat birden fazla insanın kamusal mekanda bir arada olmasıyla, insanların birbiriyle iletişim kurup sosyalleşmesini sağlar ve ortak bir kimlik oluşturur. Bu sosyal doku; oynayan çocukları, kutlamaları, konuşmaları, toplu eylemleri ve pasif iletişimi görmeyi, duymayı içermektedir (Akı ve Erdönmez, 2005).

Kentsel açık alanlar, kentteki insan iletişiminin yoğunluğuna ve akışına biçim veren öğelerdir. Bu alanlar hareket kanalları oluşturan iletişim noktalarıdır ve aynı zamanda, oyun rahatlama, dinlenme gibi gereksinimlere yanıt verirler. Kentin daha oturmuş, özelliksiz bölgelerinden farklı olarak dinamik mekanlardır (Deniz, 2005).

Kentsel dış mekanlar, insanın yaşantısını sürdürdüğü, kapalı mekanların dışında kalan açık, serbest yüzeylerdir. Kentsel açık alanlar olarak da adlandırılabilirler. Kentsel açık alanlar, kentlerin içinde, caddeler, sokaklar, yollar, demiryolları, nehirler, parklar, bahçeler, meydanlar ve binaların zemin katlarını dış mekanlarla birleştiren taban planlarıdır. Krier'e (1979) göre, kentsel açık alanların, kentsel açık mekanlar olarak

algılanabilmesi geometrik karakteristiklerine ve estetik kalitesine bağlıdır. Kentsel mekan, açık havada hareket edilebilecek, sınırsız ve engelsiz bir mekandır (Eyüboğlu, 2008).

Çubuk ve arkadaşları (1978)'nin yaptığı bir çalışmada kentsel dış mekanlar için yapay/doğal öğeler, boş mekanlar ya da algılama sınırları ile belirlendiğini ifade etmişlerdir. Bu sınırlar mekanın kimlik ve içerik anlamının şekillenmesi bağlamında, çok boyutlu kentsel yaşamda, kentsel dış mekanın çok önemli bir bileşenidir. Mekanın betimlenmesinde çok önemlidir. Kentsel alanın, mekana dönüşebilmesi için içinde barındıracağı çok boyutlu sosyal, ekonomik, kültürel aktivitelerin insan ögesi ile iletişimi ve birlikteliğinin gerekliliği de göz ardı edilmemelidir (Eyüboğlu, 2008).

Bakan (1987)'a göre kentsel mekânlar 'Özel Mekânlar' ve 'Kamusal Mekânlar' şeklinde iki gruba ayrılmaktadır. Bu iki mekân türü de yapılanmış ya da yapılanmamış karakterde olabilir. Ayrıca kent içinde birbirinden kesin çizgilerle ayrılmazlar. Yapılanmış nitelikteki özel mekânlar, konut, işyeri, tarım, hizmet, sanayi yapılarını kapsar. Kamusal mekânlar ise her kentlinin girebildiği, serbestçe hareket edebildiği mülkiyeti kamuya ait (sokak, meydan, yol gibi) mekânları kapsar. Yapılanmış nitelikteki kamusal mekânlar ise, kent yapılarını oluşturan hizmet, sanayi, dinlenme-eğlenme amaçlı yapılarıdır (Ak, 2005). Özel mekanları ve kamusal mekanları birbiriyle ilişkilendiren ve tamamlayan yarı özel ve yarı kamusal mekânlar olarak tanımlanan geçiş mekânları da bulunmaktadır (Müftüoğlu, 2006).

Mülkiyetin ortak olduğu, ortak çıkar ve kullanımlar için ayrılmış, yaratılmış ve düzenlenmiş mekânlar kentsel dış mekânları oluşturur. Kentsel dış mekânların sınıflandırılması Çizelge 3.1'de gösterilmiştir (Çubuk ve Ark., 1978).

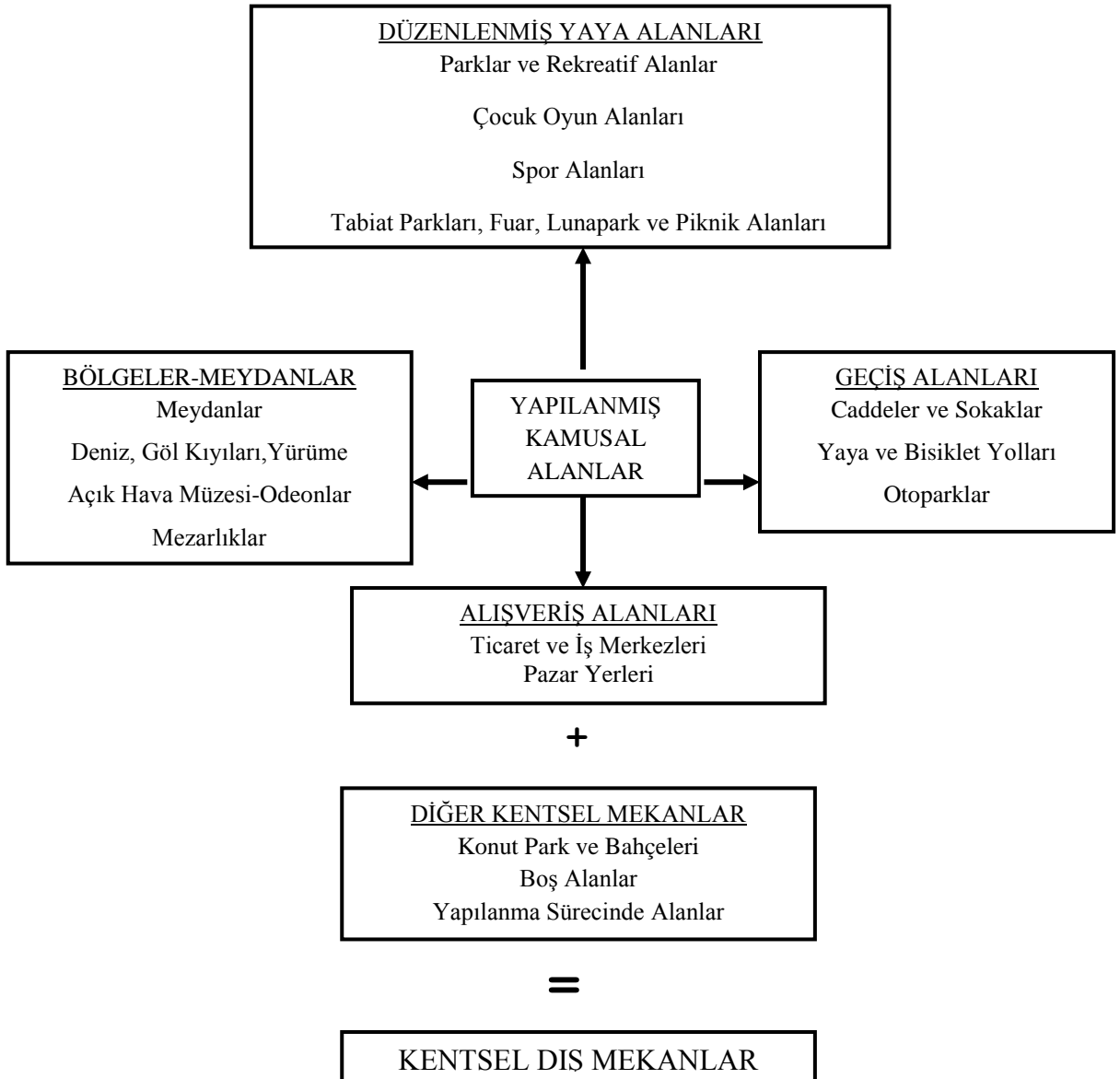
Kentsel dış mekanların kentliler tarafından kullanılmasını ve yararlanılmasını sağlamak ile birlikte yaşam kalitesini yükseltmek için kentsel tasarımlar yapılmalıdır. Yani kentsel planlama ve kentsel tasarım beraber düşünülerek hareket edilmelidir.

Greed (1998)'e göre kentsel tasarım kentin, yapıların ve yapılar arasındaki boşlukların yani kamusal mekanların fiziksel formuyla ilgilenir. Kentsel tasarım çalışması kentin fiziksel formu ile onu yönlendiren yada onun yönlendirdiği sosyal baskıyla alakalıdır. Yani bölgenin fiziksel karakterine odaklanır ancak kamusal ve özel ilişkiler ve bunun kent mekanlarına etkisi ile de uğraşır (Sinan, 2008). Kentsel tasarım bugüne kadar engelli insanları düşünmeden onların ihtiyaçlarını göz ardı ederek yapılmıştır. Ancak kentsel tasarımlar her insanın ihtiyacına cevap vermelidir. Yani engelli insanlar kentsel tasarımların ayrılmaz bir ögesidir (Imrie, 2000).

Kentsel tasarım genel anlatımı ile kentsel mekanda fiziksel, sosyo-kültürel ve sosyo-ekonomik bağlamlarda çok boyutlu, kentsel detay irdeleme ve çözümlenmelerini içeren ayrıntılı bir düzenleme yöntemidir. Kentsel tasarım, kent ölçeğinde gerçekleştirilen ayrıntılı düzenleme ve uygulama biçimidir (Bayraktar ve Ark., 2003).

Yaşanabilir kentsel çevreler oluşturulmasında planlama ve kentsel tasarım eylemleri önemli araçlardır. Birbirinden farklı olan bu iki kavram, kuşkusuz ki birbirini tamamlayan bir bütünü de ifade etmektedir. Planlama-kentsel tasarım eylemleri arasında kurulması gerekli çok boyutlu ilişkiler bütünü anlamlı çevreler oluşturulmasının ön koşuludur (Şahin ve Dostoğlu, 2007).

Çizelge 3. 1. Kentsel dış mekanların sınıflandırılması (Çubuk ve Ark., 1978)



### **3.2. Engelli Kavramı**

Kentsel dış mekanlarda engelli bireye uygun tasarımların yapılabilmesi ve engelli bireyin kullanımına uygun mekanların incelenmesinden önce, engellilik tanımının iyi yapılması gerekmektedir. Bu tanımlamalar yapılırken, konuya farklı açılardan bakılmakta ve engelliler, birbirinden çok farklı kısıtlılıklara ve ihtiyaçlara sahip gruplar olarak tanımlanmaktadır. Engelliler konusunda çalışmalarda bulunan birçok kişi ve kuruluş kendi çalışma alanları, konuya yaklaşım biçimleri ve bilgi birikimlerine göre engellilik konusunda farklı tanımlar yapmışlardır. Bu tanımlardan bazıları aşağıdaki gibi açıklanmıştır.

Türk literatüründe, engelli kavramı farklı anlamlarda kullanılmaktadır. Engelli kavramı sakat, engelli, yetersiz gibi kelimelerle ifade edilmektedir. Özürlülere ilişkin sorumluluk üstlenen kurum, kuruluş, sivil toplum örgütü ve bu birimlerle ilgili kanun, tüzük ve yönetmeliklerde de özürlüler farklı isimlerle ifade edilmiştir.

Türk Dil Kurumu Sözlüğüne göre engelli; “sakat, engelli, özrü olan yada elverişsiz, kusuru olan” olarak tanımlanmaktadır (Anonim, 2008a).

TSE ise, engelli bireyi; vücut fonksiyonlarını kullanmada fiziki ve zihinsel kısıtlılık veya kayıp halinde olan kişi olarak tanımlamaktadır (Atıcı, 2007).

Ülkemizde 01.07.2005 tarihinde Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiş olan Özürlüler Kanunu’nun 3. Maddesi’ne göre; “Engelli, doğuştan veya sonradan herhangi bir nedenle bedensel, zihinsel, ruhsal, duygusal ve sosyal yeteneklerini çeşitli derecelerde kaybetmesi nedeniyle toplumsal yaşama uyum sağlama ve günlük gereksinimlerini karşılama güçlükleri olan ve korunma, bakım, rehabilitasyon, danışmanlık ve destek hizmetlerini ihtiyaç duyan kişiyi ” ifade etmektedir (Anonim, 2008b).

2002 yılında “Özürlüler İdaresi Başkanlığı”nın “Türkiye İstatistik Kurumu”na yaptırdığı örneklem araştırma ile engelli tanımı; “doğuştan veya sonradan herhangi bir hastalık veya kaza sonucu bedensel, zihinsel, ruhsal, duygusal ve sosyal yetilerini çeşitli derecelerde kaybetmiş normal yaşamın gereklerine uyamayan kişilerdir (Anonim, 2008c).

Sakatları Koruma Milli Koordinasyon Kurulu; bedensel, zihinsel, duygusal ve sosyal özelliklerinde belirli bir oranda fonksiyon kaybına neden olan organ yokluğu veya bozukluğu sonucu normal yaşamın gereğine uymayacak düzeyde özürlenmiş kişi sakat, özürlenme durumu sakatlıktır (Atıcı, 2007).

Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) 20 Haziran 1983 tarih ve 159 Sayılı “Sakatların Mesleki Rehabilitasyonu ve İstihdamı” sözleşmesinin 1. maddesinde engelliliği “Bir işin temini, muhafazası ve işinde ilerlemesi hususundaki beklentileri, kabul edilmiş fiziksel

veya zihinsel engel sonucu önemli ölçüde azalmış olan bireydir,” şeklinde tanımlanmaktadır. Japonya 1970 tarihli Temel Engelliler Kanunu’nda engellinin tanımını; “Fiziksel engelleri, zihinsel rahatsızlıkları ve bozukluklarından dolayı günlük yaşam ve sosyal aktivitelerini yerine getiremeyen bireyler” olarak yapmıştır (Artar ve Karabacakoğlu, 2003).

Birleşmiş Milletler (UN) ise engelliliği; Birleşmiş Milletler Genel Kurulu’nun 9 Aralık 1975 tarihli ve 3447 Sayılı Engelli Kişilerin Hakları Beyannamesi’nin 1. maddesinde; “Normal bir kişinin kişisel ya da sosyal yaşantısında kendi kendine yapması gereken işleri, bedensel ve ruhsal kabiliyetlerindeki kalıtsal ya da sonradan olma herhangi bir noksanlık sonucu yapamayanlara denir,” şeklinde tanımlamıştır (Artar ve Karabacakoğlu, 2003).

Dünya Sağlık Örgütü’nün (WHO) 1980 yılında yayınlamış olduğu bildirgesinde engellilikle ilgili temel kavramlar tanımlanmış ve engelliliğin sağlık boyutuna ağırlık veren bir sınıflandırmayla bu konuda üç ayrı kategoride tanımlama geliştirmiştir (Artar ve Karabacakoğlu, 2003):

1. Noksanlık (Impairment): “Sağlık bakımından “noksanlık” psikolojik, anatomik veya fiziksel yapı ve fonksiyonlardaki bir noksanlığı veya dengesizliği ifade eder.”
2. Özürlülük (Disability): “Sağlık alanında ‘sakatlık’ bir noksanlık sonucu meydana gelen ve normal sayılabilecek bir insana oranla bir işi yapabilme yeteneğinin kaybedilmesi ve kısıtlanması durumunu ifade eder.”
3. Maluliyet (Handicap): “Sağlık alanında “maluliyet” bir noksanlık veya sakatlık sonucunda, belirli bir kişide meydana gelen ve o kişinin yaş, cinsiyet, sosyal ve kültürel durumuna göre normal sayılabilecek faaliyette bulunma yeteneğini önleyen ve sınırlayan dezavantajlı bir durumu ifade eder.”

Özürlü hakları, UPIAS (Union of the Physically Impaired Against Segregation,1976) [Fiziksel Yetersizlik Ayrımcılığına Karşı Birlik] tarafından yapılan “eksiklik” ve “özürlü” tanımlarını genel olarak kabul eder. Özel olarak, “eksiklik” kişinin bir organının, veya işleyişinin eksikliği durumudur. İşleyiş eksikliği, görme, duyma ya da kavramayla ilgili bir işlev (okuma gibi) olabilir. Özürlülük hali ise bir dezavantaj ya da fiziksel yoksunlukları (eksiklikleri olan insanları) olanları dışlayan günümüz toplumsal organizasyonların yarattığı bir hareketin kısıtlanması durumudur (Winter, 2005).

Yukarıda farklı kişi ve kurumların kendi uzmanlık alanları doğrultusunda yapmış oldukları tanımlarla engelli bireyleri toplum dışına itmeden, fiziksel çevre gereksinimlerini

araştırarak oluşturan, tasarımcılar ve uygulamacılar ile tüm bireyler için ulaşılabilirlik ve kullanılabilirlik sağlanmalıdır (Müftüoğlu,2006).

### **3.2.1. Engellinin yaşam haklarını sınırlayan etmenler**

Engelliler yaşadıkları toplumlarda birçok olumsuz tutum ve davranışla karşılaşabilmekte, ülkelerin gelişmişlik düzeyleri farklılıklar gösterse de toplumların engellilere karşı tutum ve davranışları benzerlikler göstermektedir. Ekonomik, sosyal ve siyasî yapı bozuklukları, toplumların bilgi eksikliği, yetersizliği, aldırmaçlığı, yanlış yaklaşımları, olumsuz tutumları, ayrımcılık ve fiziksel çevre koşulların yetersizliği engellilerin sıklıkla karşılaştıkları engellerdir. Aytaç (2000)'a göre "Bireyin sosyal statü sahibi olması ve topluma tam katılımı, tüketici olmaktan çıkıp üretici olmasına bağlıdır. Bu üretkenlik engelli insanların psikolojik durumları nedeniyle ayrı bir önem taşımaktadır (Ergün, 2005).

Günümüz Türkiye'sinde engellilerin toplumla bütünleşme yönünde yoğun sorunlar içinde yaşadıkları bilinmektedir. Sorunu adlandırmadan başlayan ve yaşamın pek çok alanına yayılan bu sorunlar engelli bireylerin içinde yaşadıkları toplumla işlevsel bir bütünlük içinde yaşamalarını güçleştirmektedir. Sürekli sorunlarla boğuşan, onlara anlamlı çözümler üretmeyen bireyler kendilerini mutsuz hissedeceklerdir. Bu da temel bir insan hakkı olan bireyin kendisini gerçekleştirme hakkını ortadan kaldıran düşük yaşam kalitesi demektir.

Engellileri toplumun dışına iten, onları üretici yerine tüketici yapan, sosyal bütünleşmelerini engelleyen en önemli sorun ise engelli ayrımcılığıdır (Ergün, 2005). Engelli ayrımcılığının ortadan kaldırılabilmesi için başta engelliler olmak üzere toplumun tüm kesiminin çabası gereklidir.

Engellilik olgusuna genel olarak sosyal yardım temelinde yaklaşılmakta ve bakım hizmetleri sunulmaktadır. Bu da engellilerin, kendilerini toplum dışı hissetmelerine neden olmaktadır (Meşhur, 2006). Ortaya konan sorunlar çerçevesinde, engellilerin kentsel dış mekanlardaki yaşam hakkını sınırlayan sebepler engellinin kendisi, toplumun bakışı ve fiziksel çevre olarak sıralanabilir.

#### **3.2.1.1. Engellinin kendisi**

Engellilerin yaşadıkları yerleşim bölgeleri, yerleşim yerleri, aile yapıları, toplumsal çevreleri hizmet kuruluşlarının düzeyi, yaşam kaliteleri açısından önemli farklılıklar göstermektedir. Yerleşim bölgesine ve tipine özgü koşullar, ekonomik sosyal ve kültürel

özellikler engelliliğin yarattığı engelleri aşmada farklı bakışlar, değer, tutum ve davranışlar doğurmaktadır.

Topluma katılma, toplumla bütünleşme konusunda bir başka güçlük de, engellinin aile yaşamı / özel yaşamıyla ilgili olarak ortaya çıkmaktadır. Fiziksel işlevlerindeki bozulma ya da bazı eksiklikler nedeniyle engellinin hareket yeteneği sınırlanınca özel yaşamına da bazı kısıtlamalar getirmektedir (Dağ, 2008). Hatta sosyal hizmet kurumlarında sürekli bakım ve koruma altında olan engelliler için adeta özel yaşam yok denebilecek kadar azdır. Ayrıca engellilerin evlenmeleri ve aile kurmaları da diğer insanlara oranla daha güçtür; bu da onların toplumla bütünleşmelerini önemli ölçüde engellemektedir (Şahin, 2006).

Bireysel düzeyde engeller ruhsal durum, kişisel tutum ve sağlık davranışı ile ilgili engelleri kapsamaktadır. Araştırmalar, ruhsal durumun sağlık ve iyilik halini etkilediğini göstermektedir. Engelli bireyler “stres altındayken düşünme sürecinin olumsuz etkilendiğini ve diğer zamanlara göre düşüncelerinde ciddi farklılıklar olduğunu” ifade etmektedirler. Stres dışında depresif duygu durumu ve başkalarının etkisi de ruhsal durum açısından önemlidir (Şahin, 2006).

Engelli bireylerin engellerini kabul etmeleri sağlık ve iyilik halini olumlu olarak etkilemektedir. Kendi kendinden memnuniyet yaşama bakış açısına da yansımaktadır. Engelliler arasında yapılan araştırmalarda, sağlıklı kalmadaki davranışlarının sağlık ve iyilik halleri üzerinde önemli etkileri olduğunu göstermektedir. Yüzme, gezme, yeni bir şeyler öğrenme gibi aktiviteler engelli bireylerin kendilerini daha az hasta hissetmelerine neden olmaktadır (Şahin, 2006).

### **3.2.1.2. Toplumsal bakış**

Sağlıklı ve iyi olma durumunun önündeki kısıtlamalardan biri de toplumsal düzeydeki engellerdir. Aile üyeleri, arkadaşlar, meslektaşlar tarafından sosyal destek ve sağlık çalışanlarının etkileri toplumsal düzeydeki engelleri oluşturmaktadır.

Engellilere karşı sosyal etkinin yeniden şekillenmesi ve değişimi için pozitif yöntemler potansiyel olarak mevcuttur. Aksi takdirde (büyük bir ihtimalle) engellilerin sosyal konumu değişmeyecektir. Özerkliğin reddedilmesi, engellilere karşı geleneksel ve algılanamamış tarzdaki yaklaşımları güçlendirecek, yaşam tarzı tercihlerinde yetersiz kalmalarına neden olacaktır (Jacobs, 2002).

Engelli bireyler, sosyal desteğe sahip olmalarının kendilerini daha sağlıklı ve iyi hissetmelerine neden olduğunu ifade etmektedirler. Sosyal destek özellikle stresle baş

etmede ve moral bozukluklarını gidermede önem kazanmaktadır. Putnam (2003)'a göre yaptığı araştırmada, yakın dostları tarafından "hissettiğin kadar iyi görünmüyorsun" gibi sosyal destek adına maruz kaldıkları bazı davranışlar nedeniyle engellilerin olumsuz etkilendiğini saptamıştır (Şahin, 2006).

### **3.2.1.3. Fiziksel çevre**

Engellilerin topluma katılmalarının önündeki en büyük engellerden biri de ulaşım, fiziksel çevre ve konut sorunudur. Engellilerin içinde yaşadıkları fiziksel çevre, sahip oldukları fiziksel işlev bozuklukları/yetersizlikleri ve bunun yol açtığı sınırlamalar yüzünden büyük önem taşımaktadır (Dağ, 2008).

Engelli bir bireyin belirttiği gibi "sağlık ve iyilik hali kendinizle ilgili hissedilen pozitif duyguların toplamı" olarak değerlendirildiğinde dışarıya çıkabilme ve istenilen aktivitelerin bağımsız biçimde yapılabilmesi erişilebilirlik açısından önemli göstergelerdir.

Putnam (2003)'e göre engelli bireyin yaşadığı ev koşullarının düzenlenmesi, merdivenler ve kaldırımlar gibi mimari koşullar, toplu taşıma araçlarından yararlanma olanakları, telefon ve diğer iletişim araçlarından yararlanma, günlük yaşamı kolaylaştırmak üzere kullanılan yardımcı ekipmanlar gibi pek çok konuda erişilebilirlikten bahsetmek mümkündür. Erişilebilirliğin artırılması engelli bireyin toplum içinde bağımsız olabilmesine olanak sağlamakta, dolayısı ile sağlık ve iyilik hali üzerinde olumlu etki göstermektedir (Şahin, 2006).

Bir toplum modeli ortaya koyarken, içinde yaşanan fiziksel çevreyi de o toplumun içinde yaşayan herkesi düşünerek tasarlamak gerekir. Yaşanılan konuttan tüm kamusal yaşam alanlarına ve ulaşım araçlarına kadar tüm çevresel unsurların engellilerin özellikleri ve gereksinimleri dikkate alınarak tasarlanmadığı bir gerçektir. Yollar, kaldırımlar, kamu binaları, parklar ve bahçeler, okullar içinde yaşanan konutlar, ulaşım araçları ve bunun gibi daha bir çok fiziksel çevre unsuru engellilerin topluma katılmasının önünde ciddi birer engel oluşturmaktadır.

Engelli kişilerin, çocuk ve yaşlıların, sosyal ve doğal hayata uyum sağlamalarının en temel ögesi içinde yaşanan çevrenin yani büyük oranla kentlerin onlara sundukları imkanlardır. Söz gelimi, ne kadar çok oyun parkı var ise o kadar çok çocuk bundan faydalanabilir; bebeklerin özel ihtiyaçlarına yönelik çözümler ne kadar yaygın ise kentte bebeği ile dolaşmak isteyen bir anne o kadar rahat edebilir; ne kadar çok tuvalet veya dinlenme noktası var ise yaşlılar sokakta o kadar rahat dolaşabilir; ne kadar çok ve doğru düşünülmüş yapılmış rampa, bariyer vb. özel çözümler var ise engelli insanlar da topluma



o oranda karışarak, sokaklarda özgürce, kimseye ihtiyaç duymadan gezinebilir ve kendi işlerini kendi başlarına halledebilirler (Müftüoğlu, 2006).

Özel gruplar için mekansal tasarım problemlerinin ipucu, temelde birtakım ölçü ayarlamalarında ve yardımcı detayların oluşturulmasında gizlidir. Kentsel ve çevresel anlamda tasarım yaparak engelliler için erişilebilir mekanlar sunmak mümkündür. Mekansal problemler, o mekanı kullanan kişinin engellerine göre, daha da zengin özel çözümler ile baştan yaratılmalı ve böylece, sokağa çıkma şansı az olan bu kesimin özel yetenek ve ihtiyaçlarını kendi evlerinde veya sürekli gidip geldikleri çeşitli mekanlarda sağlamaları onları topluma kazandırmanın başlıca yöntemi olmalıdır (Özler, 2007).

Fiziksel çevre koşullarının engellilerin yaşamını kolaylaştıracak şekilde düzenlenmesi eşit katılım açısından yaşamsal değerde kabul edilmektedir. Fiziksel çevrenin yapılandırılmasında sorumlu kişi ve kuruluşların engelli kişiler konusunda bilgili, bilinçli ve duyarlı davranmaları sağlanmalıdır. Bu amaçla fiziksel çevrenin tasarlanması ve yapılandırılması süreçlerinde engellilerin ailelerinin ve örgütlerinin katılımı konusu büyük önem taşımaktadır (Dağ, 2008).

### **3.3. Tekerlekli Sandalye Kullanan Engelliler ve Kentsel Dış Mekan Tasarımı**

#### **3.3.1. Kentsel dış mekan tasarımında amaçlar, ilkeler ve yasal düzenlemeler**

##### **3.3.1.1. Amaçlar**

Günümüzde, toplumların sundukları olanaklar ölçüsünde engelli bireylerinin sosyal yaşama katılımını güçlendirmesi, çağdaşlık düzeyinin bir göstergesi olarak kabul görmektedir. Engellilerin de diğer tüm engelli olmayanlarla aynı koşullarda yaşamını sürdürmesindeki temel unsurlardan hatta ön koşullardan biri, yapılı çevrenin uygun biçimde, yani engellilerin gereksinimlerini karşılayacak şekilde düzenlenmesidir.

2. Özürlüler Şurası (2005)'nda açık alan düzenlemelerinde karşılaşılan sorunlar için: "Halen kullanılan meydan, park, yaya yolu, kaldırım, geçitler, rampalar, merdivenler, duraklar, istasyonlar, otoparklar, telefon kabinleri, sinyalizasyon ve işaretlemeler gibi bütün kentsel altyapı engellilerin erişimine uygun hale getirilmesi gerektiği belirtilmiştir. Kentin fiziksel mekanı tasarlanırken problemin "engelli gereksinimleri" biçiminde ele alınması yerine temel olan "insan gereksinimleridir" vurgulaması yolu seçilmiştir. Sağlıklı bir kent, tüm kentlilerinin kentsel yaşama katılımını ve kent aktivitelerinden yararlanmasını sağlamalıdır." çözümleri üretilmiştir (Bekiroğlu, 2002).

Yerleşimlerde yeterli ve gerekli düzenlemeler olmazsa engelli bireyler toplumsal yaşama tam olarak katılamayacaktır. Yapılı çevrenin engelliler için uygun hale getirilmesi,

ise yasal düzenlemelerin yapılmasını, uygulayıcıların bu düzenlemelerin gerekliliğini benimsemesini, doğru ve gerekli biçimde uygulamaya gitmesini, toplumun ve engellilerin konuyla ilgili bilgi ve bilinç düzeyinin arttırılarak, yapılması gerekenlerin takipçisi olmasını kapsayan bir süreçtir (Gümüş, 2007).

Engelliler için yapılan her türlü iyileştirme ve düzenleme, yaşlılar, çocuklar, hamileler, bebek arabalıları, çok uzun ve çok kısa boylu kişiler, eşya ve yük taşıyanlar gibi hareket kısıtlılığı olduğu için yapılı çevreyi kullanırken zorluk yaşayan veya hiç kullanamayan kişiler için de gerekliliktir. Kentsel dış mekanların düzenlenmesi her şeyden önce bulunduğumuz veya kullanmaya niyetlendiğimiz ortamdaki engellerin engel olmaktan çıkarılmasını ilgilendirmektedir. Engelliler için kentsel dış mekan tasarımı bu amaç ile ve herkesin, engelli, engelsiz tüm insanların, mekansal hareketlerini ve mekan ile ilişkilerini düşünerek, tüm insanların mekanda olduğunda kendi başına, diğer bir deyişle “bağımsız” hareketini hedefleyen bir mekansal tasarımıdır (Gümüş, 2007). Rahatça ulaşılabilen ve kullanılabilen çevre düzenlemeleri özel tasarımlar yapılmasından çok daha önemlidir. Gelişen toplumla birlikte değişen ülke politikaları, sosyal görüşler ve eğilimler yaşanan çevrenin, genci-yaşlısı, engelli ve engelli olmayan bireyi toplumun tüm katmanlarının dikkate alınarak tasarlanması ana fikrini geliştirmektedir. Engelli bireyin fiziksel çevredeki kısıtlamalarını en aza indirmek, tasarım ve uygulama sırasında onların düşünülmesi en önemli amaçlardan biri olmalıdır (Müftüoğlu, 2006).

Sonuç olarak engelliler için kentsel dış mekan düzenlemesinde en önemli amaç, ortak kentsel dış mekanların düzenlenmesi olmalı ve onların sağlıklı bireylerden ayırt edilmeden, toplumla kaynaştırılarak, özgür ve bağımsızca yaşamalarını sağlamaktır (Bekiroğlu, 2002).

### **3.3.1.2. İlkeler**

Düzenlenmiş kentsel dış mekanlar; parklar, bahçeler, çocuk oyun alanları, spor alanları vb. alanlardan oluşmaktadır. Bu mekanları kullanmak çoğu insan için kolay ve doğaldır. Ancak, engelli birey ve çevresindekiler için durum daha farklıdır. Engellilerle ilgili açık alan düzenlemeleri, belli engel türlerine özel alanlar oluşturularak başlamıştır. Dünyanın çeşitli ülkelerinde bu şekilde başlayan çalışmalar, körler için özel parklar gibi özel alanların oluşturulması şeklindedir. Zamanla, tüm açık alanların tüm insanlar tarafından kullanılabilmesi gerektiği düşünülerek, her tür alan için engelli insanlara uygun tasarım ilkeleri geliştirilmeye başlanmıştır (Yurdakonar, 2001).

Herkesin olduğu gibi engelli bireylerin de bu alanlardan rahat bir şekilde

faydalanabilmesi ve bu mekanların onlara sunduğu imkanları kullanabilmesi önemlidir. Kentsel yaşanabilirlik ile kentsel mekanların kalite ve kullanılabilirliği arasındaki ilişki kentsel dış mekan tasarımlarında ki temel ilkeyi oluşturmaktadır. Tüm kentlilerin yaşadıkları kentin kentsel mekanlarını kullanabilmeleri, bu mekanlara rahatça erişebilmeleri gerekmektedir (Kaplan, 2007).

Andaç (1997)'a göre engellilere uygun mekan düzenlemesinin temelinde antropometrik ve ergonomik anlamda bir genel kurallar bütünü yer almaktadır. Bu kurallar "5 yeterlilik" ilkesi olarak adlandırılır ve tasarım kriterlerine bağlı olarak aşağıdaki gibi belirlenebilir:

1. Yeterli hareket alanı (dönme alanı)
2. Yeterli genişlik
3. Yeterli yükseklik ve baş hizası
4. Uygun döşeme yüzeyi
5. Yönlendirme ve uyarma için gerekli düzenlemeler

Bu yeterlilik ilkeleri ister bedensel engelli ister görme veya diğer engel gruplarından yada normal bir bireyin kentsel dış mekanı kullanabilmesi için önemlidir.

Kentsel dış mekanların engellilere uygun tasarım ile düzenlenerek bu mekanların herkes tarafından kullanılabilir kılınması aynı zamanda kentsel dış mekanların kullanımında sosyal adaletin gerçekleştirilmesine uygun ortamı oluşturur. Dolayısı ile kentsel dış mekanlar ile ilgili mekansal düzenleme ilkeleri tüm insanların işlevsel, toplumsal veya kültürel olarak, kentsel mekanı kullanmalarını sağlayacak biçimde, kullanışlı, okunaklı, erişilebilir bir tasarım olmasını kapsamaktadır. Bu ilkelerin fiziksel çevrenin düzenlenmesinde öncelikle erişebilirlik, dolayısı ile mekanı kullanmaya katılım, kavramı ile doğrudan ilişkilidir (Kaplan, 2007). Engellilere uygun tasarımın tüm insanlar için geçerli duruma getirilmesi çalışmaları sonunda "evrensel tasarım" adı altında belli ilkeler geliştirilmiştir. Evrensel Tasarım Merkezi'nce belirlenen 7 ilke şunlardır (Öztürk ve Kaplan, 2004):

1. Kullanımda eşdeğerlik
2. Kullanımda esneklik
3. Basitlik ve sezgilenebilirlik
4. Algılanabilir bilgilendirme
5. Hatanın tolere edilmesi
6. Fiziksel gücün az kullanımı
7. Yaklaşım ve kullanım ölçü ve mekanı.

Evrensel tasarım (universal design), toplam tasarım (inclusive design) ve herkes için

tasarım (design for all) ile ilişkili olup ürün hizmet ve çevrenin yaş, yeti ve durumuna gönderme yapmaksızın olabildiğince fazla insan tarafından kullanılabilir olmasını amaçlayan tasarım yaklaşımıdır (Kaplan, 2007). Kentsel tasarımın bir bileşeni olan engellilere uygun tasarımın özünü oluşturan ilkelere bağlı olarak engelli bireyin kentsel dış mekanlara kolaylıkla ulaşabilmesi yani erişilebilirliğin sağlanmasından sonra bu mekanları özgürce, istediği gibi, güvenli bir şekilde kullanabilmelidir.

### **3.3.1.3. Yasal düzenlemeler**

Türkiye'de özrürlük alanında yapılan çalışmalar, bazı uluslararası normların oluşturulmasından sonra başlamış, bu normlar Türkiye'nin mevzuatına yol gösterici olmuştur. Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nun 1993'te kabul ettiği “Özürlüler İçin Fırsat Eşitliği Konusunda Standart Kurallar”, özrürlüğün dünya genelinde ele alınma biçimini ve hızını etkilemiştir. Standart Kuralların “Eşit Katılım İçin Hedef Alanlar” başlıklı bölümünde ele alınan ulaşılabilirlik konusunda devletler, toplumun her kesimine eşit fırsatlar verilmesi işlemi içerisinde, ulaşılabilmenin baştan sona önemini kabul etmelidirler. Her türden özrürlüler için, Devletler:

a) Fiziksel çevre koşullarını, ulaşılabilme bakımından kolaylaştıracak faaliyet programları hazırlayıp sunmalı,

b) Bilgi ve haberleşmede ulaşma imkânını sağlayacak önemleri almalıdırlar.

Birleşmiş Milletler kararları, ülkelerin ulusal mevzuatlarını özrürlülerin ihtiyaçlarını gözeterek biçimde düzenlemesini öngörmektedir. Bu çerçevede, özrürlüler için ulaşılabilir bir yaşam çevresi oluşturmak yönünde Türkiye'de de önce genel olarak özrürlük alanında, ve buna paralel olarak ulaşılabilirlik ile ilgili bir dizi yasal düzenleme gerçekleştirilmiştir (Gümüş, 2007).

Bütün ülkelerde özrürlü bireyler ayrımcılığa maruz kaldığından, son 30 yıl içinde çok güçlü bir insan hakları hareketi oluşmuştur. Birleşik Krallık da dahil olmak üzere, her geçen gün daha fazla sayıda ülkede ayrımcılığın yasaklanmasının yanı sıra, okullara, işyerlerine, eğlence ve kültür etkinliklerine, toplumun ve kurumlarının bütün unsurlarına ulaşılabilirliğin sağlanmasına yönelik yeni yasal düzenlemeler yürürlüğe konmaktadır. Bu noktada bizlere düşen görev, mevcut bulunan ve gelecekte hazırlanacak olan mevzuatın tam olarak uygulanmasını sağlamaktır (Mittler, 2008).

Türkiye'de özrürlük alanındaki ilk ve en önemli adım, 1997 yılında 571 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Özrürlüler İdaresi Başkanlığı'nın kurulmasıdır. Özrürlük alanında çalışan kurum, kuruluş, sivil toplum örgütleri ve üniversiteler arasında

koordinasyon ve işbirliği sağlamak, gerekli mevzuat çalışmalarını yapmak, araştırmalar ve projeler gerçekleştirmek ve özürlemlikle ilgili toplumsal bilinçlendirmeyi ve farkındalık düzeyini artırmak gibi görevleri bulunan Özürlemler İdaresi Başkanlığı'nın kurulmasından sonra, özürlemlük alanında önemli gelişmeler sağlanmıştır (Gümüş, 2007).

1997 yılında 3194 sayılı İmar Kanunu'na eklenen Ek Madde 1 ile; "Fiziksel çevrenin engelliler için ulaşılabilir ve yaşanabilir kılınması için; imar planları ile kentsel, sosyal, teknik altyapı alanlarında ve yapılarda, Türk Standartları Enstitüsü'nün ilgili standartlarına uyulması zorunludur" hükmü getirilmiştir. Bu şekilde; "engelliler" sözcüğünün imar ile ilgili yasal düzenlemelerde yer aldığı görülmektedir. Atak (2001)'a göre 3194 sayılı İmar Kanunu'nda "ulaşılabilirliği sağlamak amacıyla temel yaklaşım olarak ayrı bir "ulaşılabilirlik mevzuatı" ya da "yasası" çıkarmak yerine mevcut İmar Mevzuatı'nın içine erişilebilirlik koşullarının adapte edilmesi benimsenmektedir" (Atıcı, 2007).

01.07.2005 tarihinde kabul edilen 5378 sayılı Engelliler ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun ile yeni düzenlemeler getirilmiştir. Bu yeni düzenlemeler ile engelli bireylere yeni haklar getirilmesinin yanında fiziksel çevre ve yerel yönetimler ile ilgili yeni uygulamalar benimsenmiştir. 5378 sayılı Kanunun geçici 2inci maddesi ise doğrudan ulaşılabilirlikle ilgilidir. Bu maddede "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 özürlemlerin erişilebilirliğine uygun duruma getirilir" denmektedir. (Gümüş, 2007).

Toplu taşımacılık hizmetlerinin ele alındığı Kanunun geçici 3. maddesinde ise; "Büyükşehir belediyeleri ve belediyeler, şehir içinde kendilerince sunulan ya da denetimlerinde olan toplu taşıma hizmetlerinin özürlemlerin erişilebilirliğine uygun olması için gereken tedbirleri alır. Mevcut özel ve kamu toplu taşıma araçları, bu kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren yedi yıl içinde özürlemler için erişilebilir duruma getirilir." denmektedir (Atıcı, 2007).

572 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile İmar Yasası'nda yapılan değişikliğin ardından Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından ilgili yönetmeliklerde gerekli değişiklikler yapılarak 2 Eylül 1999 tarihinde yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu yönetmelikler ve yapılan düzenlemeler özetle şunlardır: 3030 Sayılı Kanun Kapsamı Dışında Kalan Belediyeler Tip İmar Yönetmeliği: Yönetmelikte ilk kez tanımı da verilerek engelli kavramından, ulaşılabilirlikten ve Türk Standartları Enstitüsü (TSE)'nün

engellilerle ilgili standartlarından bahsedilerek, belediyelere engellilerle ilgili mevzuat ve standartlara uyma, bunları uygulama ve bunlarda yer almayan, fakat gerekli önlemleri alma yükümlülükleri getirilmiştir. Yönetmeliğe, yapılarda merdiven yanında standartlara uygun rampa yapılması, bina giriş kapısı yangın merdiveni kapısı, giriş holünün ve asansörlerin ölçülerinin engellilerin kullanımına uygun olması, kapılarda eşik bulunmaması, merdivenlerde standartlara uygun korkuluk ve küpeşte yapılması ve tüm yer döşemelerinde kaygan olmayan malzeme kullanılması, hükümleri eklenmiştir. Ayrıca ticari kullanım binalarında da engellilerin ulaşılabilirliğinin sağlanması yönünde giriş, bina içi dolaşım ve tuvaletlerle ilgili maddelerde düzenlemeler yapılmıştır (Gümüş, 2007). Açık alanlarda (yol, otopark, park, yaya bölgesi, meydan ve kaldırımlarda) ve bunlar üzerindeki ulaşım ve haberleşme noktalarında ve peyzaj elemanlarında da engellilerin erişebilirliğinin sağlanması için TSE standartlarına uygun düzenleme yapılması koşulu getirilmiştir.

- Belediye ve Mücavir Alan sınırları İçinde ve Dışında Planı Bulunmayan Alanlarda Uygulanacak İmar Yönetmeliği: Bu yönetmelikte de ulaşılabilirliğin sağlanması için TSE standartlarına uyulması yükümlülüğü getirilerek bazı ölçülerde ve ticari kullanımlara ilişkin maddelerde düzenlemeler yapılmıştır.

- İmar Planı Yapılması ve Değişikliklerine Ait Esaslara Dair Yönetmelik: "Planlarda engellilerin kentsel kullanımlar, sosyal ve teknik alt yapı alanlarında ulaşılabilirliğini sağlayıcı tedbirlerin alınması amacıyla engellilere yönelik her türlü mevzuat ve TSE standartları dikkate alınır" hükmü ile kentsel, sosyal ve teknik alt yapı standardını belirleyen çizelgeye, sosyal tesis alanlarının "rehabilitasyon merkezleri"ni kapsamı hususu eklenmiştir.

- Gecekondu Kanunu Uygulama Yönetmeliği: Bu yönetmelikte de engellilerin ulaşılabilirliğinin sağlanması için TSE standartlarına uyulması zorunluluğu getirilmiş, binaların çeşitli bölümlerindeki ölçülendirmelerde ve özelliklerde düzenlemeler yapılmıştır.

- Otopark Yönetmeliği: Otoparkların yapımında TSE standartlarına uyulması, umumi bina, bölge otoparkları ve genel otoparklarda, 1'den az olmamak şartıyla park yerlerinin %5'inin engelli işareti koyularak engellilere ayrılması şartları getirilmiştir.

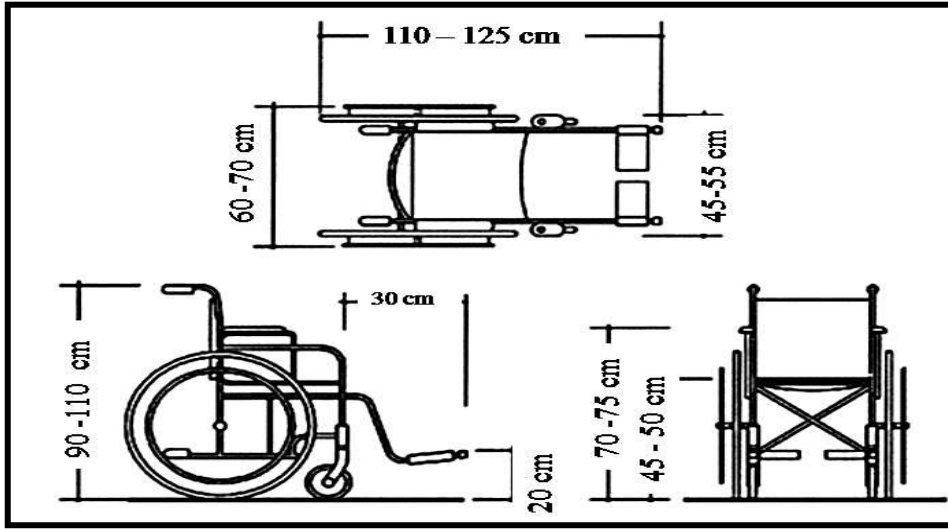
- Sığınaklarla İlgili Ek Yönetmelik: Sığınakların yapımında TSE standartlarına uyulması hükmü getirilmiştir.

- İmar mevzuatında adı geçen Türk Standartları Enstitüsü standartlarının, engellilerin ulaşılabilirliği ile kuralları şöyledir (Atıcı, 2007).

- TS 9111: Engelli İnsanların İkamet Edeceği Binaların Düzenlenmesi Kuralları
- TS 12576: Şehir İçi Yollar-Engelli ve Yaşlılar için Sokak, Cadde, Meydan ve Yollarda Yapısal Önlemlerin Tasarım Kuralları
- TS 12460: Şehir-İçi Yollar, Raylı Taşıma Sistemlerinde tasarım kuralları
- Ulaşılabilirlikle ve özürllülerle doğrudan ilgili olmayıp, içinde gerekli bazı bölümler bulunan standartların isimleri ise;
- TS 7635 Şehir İçi Yollar/Yaya Geçitleri Seçim Esasları
- TS 12127 Şehir İçi Yollar/Raylı Taşıma Sistemleri Bölüm 1: Yeraltı İstasyon Tesisleri Tasarım Kuralları,
- TS 12186 Şehir İçi Yollar/Raylı Taşıma Sistemleri Bölüm: 2 Yer Üstü İstasyon Tesisleri Tasarım Kuralları,
- TS 7768 Şehir İçi Yollar - Pelikan Yaya Geçitleri Yapım ve İşleyiş Kuralları,
- TS 10551 Şehir İçi Yollar - Otolar İçin Otopark Tasarım Kuralları,
- TS 8237 Asansörler - Yerleştirme İle İlgili Boyutlar Sınıf I-II-III Asansörleri ,
- TS 8022 Şehir İçi Yollar - Yaya Alt Geçitleri,
- TS 11937 Şehir İçi Yollar - Işık Kontrollü (Sinyalize) Hemzemin Kavşak Tasarım Esasları,
- TS 12254 Şehir İçi Yollar - Yolda ve Yol Kenarında Yapılan İnşaat ve Tamirat İşlerinde Alınacak Emniyet Tedbirleri,
- TS 8357 Halka veya Müşterilere Açık WC'lerin Sınıflandırılması ve Özellikleri,
- TS 10082 Konaklama Tesisleri – Oteller Sınıflandırma ve Özellikler,
- TS 11400 Huzur Evi - Genel Kurallar,
- TS 11594/Mart 1995 Otobüs İşletmeciliği - Şehirlerarası Terminal Hizmeti Olan – Genel Kurallar,
- TS 11642/ Nisan 1995 Dinlenme Tesisleri - Karayolları Üzerinde - Genel Kurallar,
- TS 12006/ Nisan 1996 Kamu Binalarında Mekan İhtiyacı - Terimler ve Tarifler,
- TS 12574 Nisan 1999 Şehir İçi Yollar – Raylı Taşıma Sistemleri, Bölüm 10: İstasyon İçi İşaret ve Grafik Tasarım Kuralları,
- TS 12575/Nisan 1999 Şehir İçi Yollar – Raylı Taşıma Sistemleri, Bölüm 11: Sistem Bilgi ve İlan Panoları - Genel Kuralları,
- TS 12527/Şubat 1999 Şehir İçi Yollar – Raylı Taşıma Sistemleri, Bölüm 14: İstasyon Platformu Oturma Elemanları - Tasarım ve Yerleştirme Kuralları (Ts12576).

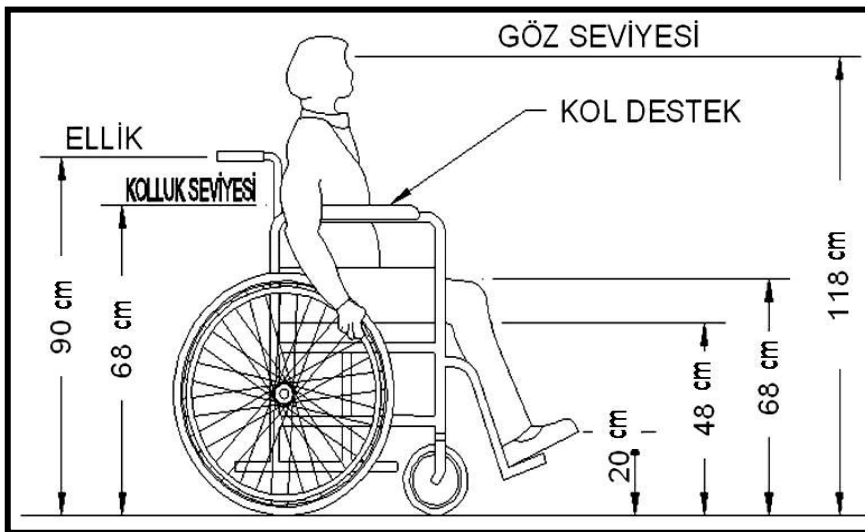
### 3.3.2. Tekerlekli sandalyenin ölçüleri ve hareket alanı

Sağlıklı insan ölçüleri dikkate alınarak oluşturulan mimari tasarımlarda, günlük yaşamdaki hareketlerin büyük bölümünü tekerlekli sandalye ile yapılan engelli kişinin kullandığı bu aletin özelliklerini bilmek gerekir. Tekerlekli sandalye kullanan engellilerin ihtiyacı olan gerekli ölçülerin belirlenmesi için, tekerlekli sandalye ölçülerinin bilinmesi gerekmektedir. Şekil 3.1’de tekerlekli sandalyenin üstten, önden ve yandan görünüşünde ölçüleri verilmiştir (Anonim, 2009d).



Şekil 3. 1. Tekerlekli sandalye ölçüleri (Anonim, 2009d).

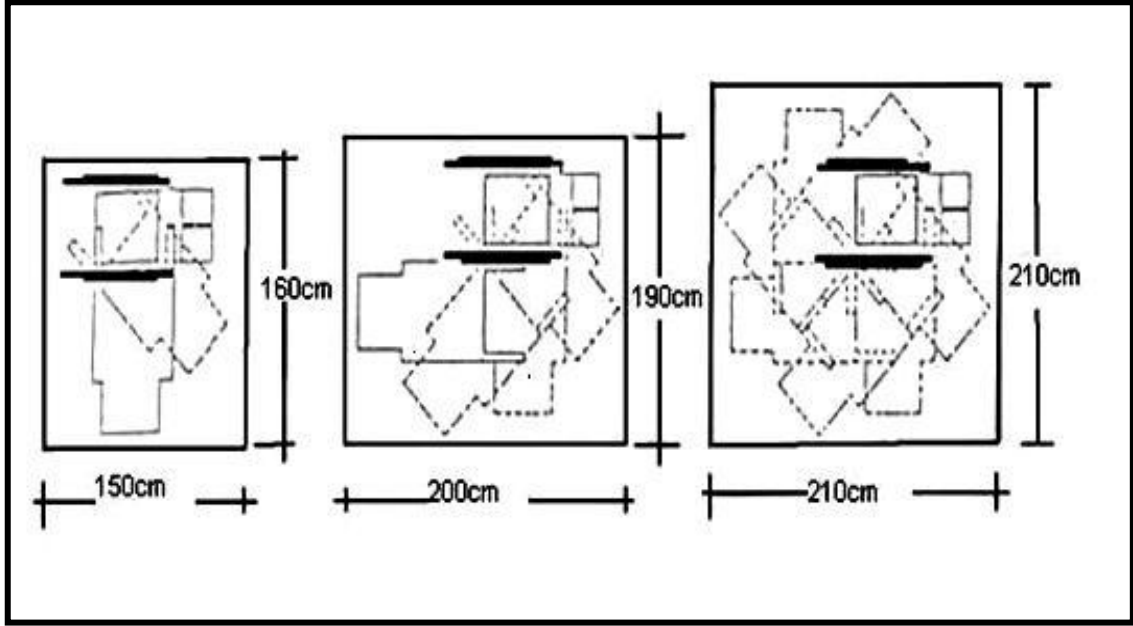
Tekerlekli sandalyede oturan bireyin yandan görünüşü ve oturma ölçüleri ise Şekil 3.2’de gösterilmiştir (Anonim, 2009e).



Şekil 3. 2. Tekerlekli sandalye kullanıcısının oturma ölçüleri yandan görünüşü (Anonim, 2009e).



Kentsel dış mekanlarda engelliler için düzenlemeler yapılırken tekerlekli sandalye kullanan engellilerin bu mekanları kullanabilmesi, geçiş ve mekan ölçülerinin belirlenebilmesi için tekerlekli sandalyenin dönüş ve manevra ölçülerinin bilinmesi gerekmektedir. Şekil 3.3’ de tekerlekli sandalyenin 90<sup>0</sup>-180<sup>0</sup>-360<sup>0</sup> lik dönüşler yapabilmesi için gerekli ölçüler verilmiştir (Sleeper, 2007).



Şekil 3. 3. Tekerlekli sandalyenin kendi ekseninde dönüşü (Sleeper,2007).

#### **3.4. Tekerlekli Sandalye Kullanıcılarının Kentsel Dış Mekanda Kullanım Alanları ve Standartları**

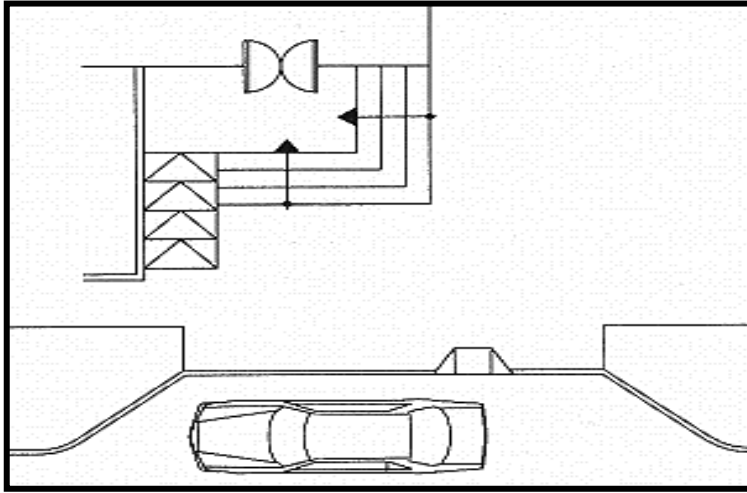
Engelli kişiler günlük yaşamlarında, yapılara ulaşım ve yapı içindeki elemanlara erişebilirlik konusunda büyük zorluklarla karşılaşmaktadırlar. Oysa bütün mekanlar, alanlar ve ulaşım sistemleri tüm insanlar için erişilebilir ve kullanılabilir olmalıdırlar. Tekerlekli sandalye kullanan engellilerin sosyal yaşama katılamamasında en önemli neden mimari engellerdir (Dağ, 2008).

Kent planlaması yapılırken engelli bireylerin hareketlerini kolaylaştırıcı ve mevcut kentsel öğelerin (örneğin sokaklar, kaldırımlar, köprüler vs.) yapısının engellilere uygun halde tasarlanması gerekmektedir (Ghaem, 1991).

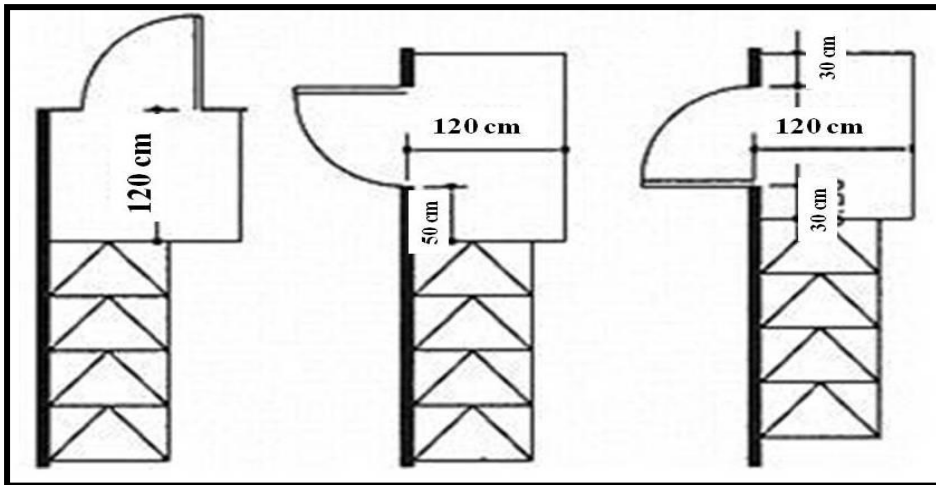
Engellilerin toplumla kaynaşarak özgür ve bağımsız olarak yaşamalarını sağlamak amacıyla yapılması gereken mimari düzenlemeler; bina girişleri, kaldırımlar ve yaya yolları, kavşaklar ve yaya geçitleri, rampalar, duraklar, otoparklar, çocuk oyun alanları, park ve bahçeler olmak üzere kentsel dış mekanları kapsamaktadır.

### 3.4.1. Bina girişleri

Binanın kendine has fiziki özellikleri her ne olursa olsun, erişilebilirliğin sağlanması için temel prensipler her zaman geçerlidir. Başka şekilde ifade etmek gerekirse, bina girişindeki rampasız bir basamak veya kaldırım, titizlikle tasarlanmış bir binanın belirli özür gruplarındaki insanlar tarafından ulaşılamaz hâle gelmesine neden olabilir (Anonim, 2008f). Girişler binanın merkezi bir bölgesinden yapılmalı ve dışarıdan kolayca algılanmalıdır. Bina girişleri, engelliler için zemin seviyesinden doğrudan erişime uygun olmalıdır. Şekil 3.4. ve Şekil 3.5’de bina girişi önünde geniş giriş sahanlığı bulunması, kaygan olmayan sert malzemeden yapılması ve iyi aydınlatılması gerektiği gösterilmektedir (Eyüboğlu, 2008).



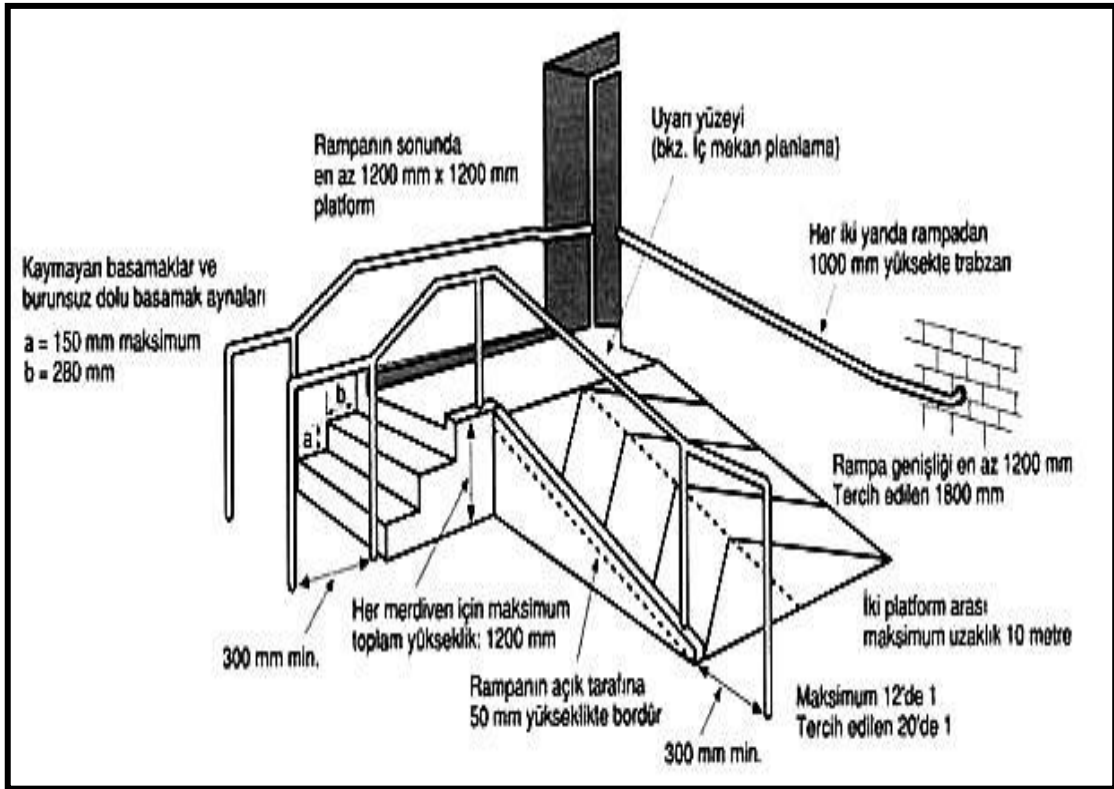
Şekil 3. 4. Bina girişlerinde geniş giriş sahanlığı ve merdiven ile birlikte rampa kullanım örneği (Eyüboğlu, 2008).



Şekil 3. 5. Bina girişlerinde bulunması gereken sahanlık ölçüleri (Eyüboğlu, 2008).

Binaların esas girişlerine basamaksız şekilde ulaşılması daha doğrudur. Düz ayak girişler engelliler açısından son derece uygundur. Eğer bu mümkün değilse bina girişinde basamak varsa bunların yanına bir rampa eklenmelidir (Özida, 2008). Rampa eğimi % 5 gibi düşük bir seviyede tutulmalı, bu eğim en fazla % 8 olmalıdır.

Şekil 3.6'da görüldüğü gibi tekerlekli sandalye kullanıcılarının dinlenmek için kullanabilecekleri sahanlıklar 60 cm den, rampa genişliği ise 200 cm'den az olmamalı, bu şekilde rampalar iki tekerlekli sandalye kullanıcısının aynı anda yan yana geçişine olanak tanınmalıdır (Erdem, 2007).



Şekil 3. 6. Tekerlekli sandalye kullanıcılarına uygun bina giriş rampası (Erdem, 2007).

Rampaların her iki yanına tırabzan sabitlenmelidir ve bunlar rampa yüzeyinden 850 – 950 mm yükseklikte olmalıdır. Böylece tırabzanlar, tekerlekli sandalye kullanıcıları için güvenlik bariyeri görevi de görecektir (Anonim, 2008f).

Bina girişleri tekerlekli sandalye kullanıcılarının kolay ulaşabileceği şekilde olmalıdır. Engellilerin kullanabileceği için tasarlanmış giriş binanın ana girişi olması arzulanır. Engelliler için tasarımı yapılan girişin yaya yollarına, rampalara, kapalı ve açık otoparklara, toplu ulaşım araçlarının indirme – bindirme duraklarına bağlantılı ve yakın olması gerekmektedir. Şekil 3.7'de engellilerin kullanabileceği şekilde tasarlanmış olan girişler, uluslar arası bir sembol ile net bir şekilde yön belirtmelidir (Anonim, 2008g).

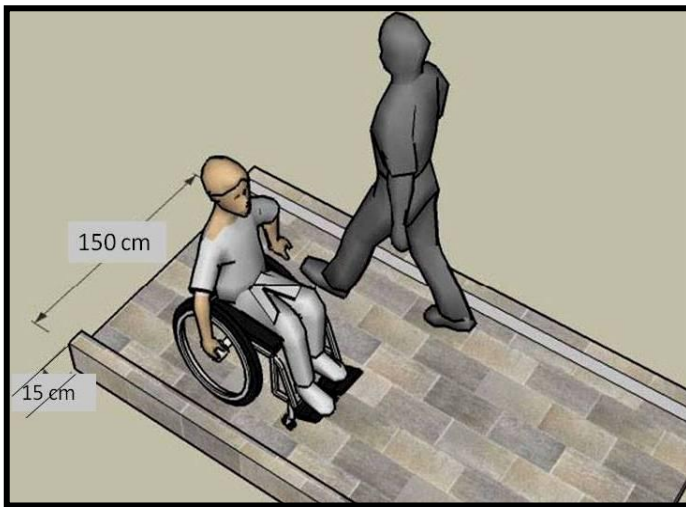


Şekil 3. 7. Bina girişlerinde kullanılan engellileri yönlendiren uluslar arası sembol (Anonim, 2008g).

### 3.4.2. Kaldırımlar ve yaya yolları

Engellilerin yaya yollarına ayrılan yollarda serbestçe, engellenmeden ve durmadan dolaşabilmeleri için kaldırım yüzeyinde onlara sorun yaşatabilecek donatılar bulunmamalı, onlar için tehlikeli olacak her türlü düzensizlikten kaçınılmalıdır. Örneğin: yer ızgaraları, mantarları, yola gerilmiş otopark zincirleri, yol yüzeyindeki normal döşeme farklılıkları, çukurlar, yoldaki gelişigüzel seviye farklılıkları ve yükseklikler engelliler için oldukça tehlikeli olabilir bu nedenle tasarımda ve yapım aşamasında bu ayrıntılara özellikle dikkat edilmelidir (Müftüoğlu, 2006). Kaldırımların temel amacı, üzerinde yürüyen veya tekerlekli sandalye kullanan herkese güvenli ve rahat erişim sağlamaktır. Bu amaca ulaşmak için mümkün olduğu hâllerde aşağıdaki kurallara uyulmalıdır (Eyüboğlu, 2008).

- Engelsiz bir yaya kaldırımı en az 150 cm – en ideal 200 cm genişlikte olmalıdır (Şekil 3.8).



Şekil 3. 8. Çift yönlü yaya yolları ölçüsü (Özcan, 2008).

- Genişlik, otobüs duraklarında minimum 300 cm ve dükkan önlerinde minimum 350 cm olmalıdır.

- Sürücü gücü ile hareket eden tekerlekli sandalyeler hesaba katılarak, kaldırım eğimleri mümkünse % 5'ten fazla olmamalıdır ve bu limit yeni gelişmelerde tasarım sınırı olarak kullanılmalıdır.

- Bir yaya kaldırımının yol kenarında (veya her iki tarafında) yüksekliğin veya dik eğimli bir alanın bulunduğu yerlerde tekerlekli sandalye ve baston kullanıcılarının güvenliğini sağlamak amacıyla bu kenarlara en az 10 cm yükseklikte metal kenar şeritleri çekilmelidir.

- Kaldırım yüzeyi kaymaz nitelikte, kaldırım döşemeleri tekerlekli sandalye tekerlerinin sıkışmasını önlemek için bitişik ve boşluksuz olmalıdır.

- Kaldırım yükseklikleri 6-15 cm arasında olmalıdır. Tekerlekli sandalye kullanıcılarının çıkabilmesi için kaldırımın uygun yerlerine rampalar yapılmalıdır. Rampaların eğimleri % 8 civarında alınmalıdır. Kaldırım rampalarının genişliği en az 90 cm yapılmalı, yan yana yürüyen iki insanın da buradan geçebilmeleri sağlanmalıdır (Şekil 3.9, Şekil 3.10, Şekil 3.11).

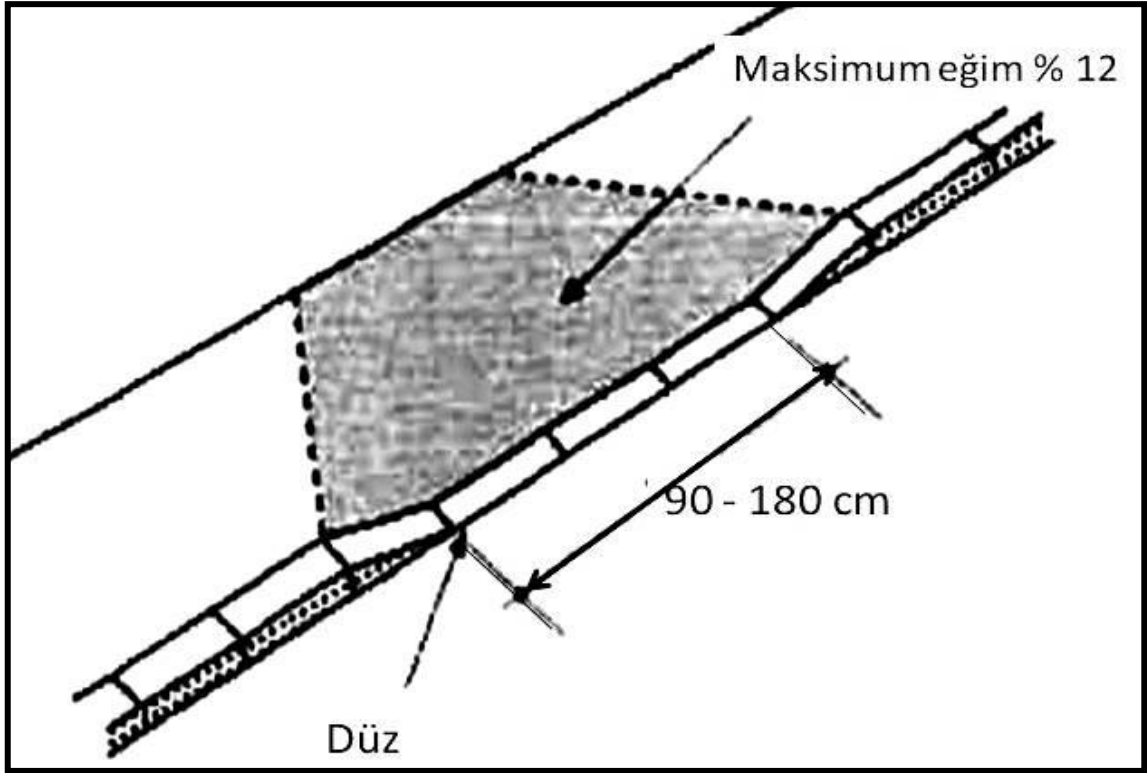
- Yüzey kaplamaları ve ızgaralar kaldırım yüzeyine eş düzeyde ve kaymaz özellikte olmalıdır.

- Yaya kaldırımının en az 210 cm yüksekliğinde (tercihen 2500 mm) sarkan dal veya levha benzeri şeyler bulunmamalıdır (Eyüboğlu, 2008).

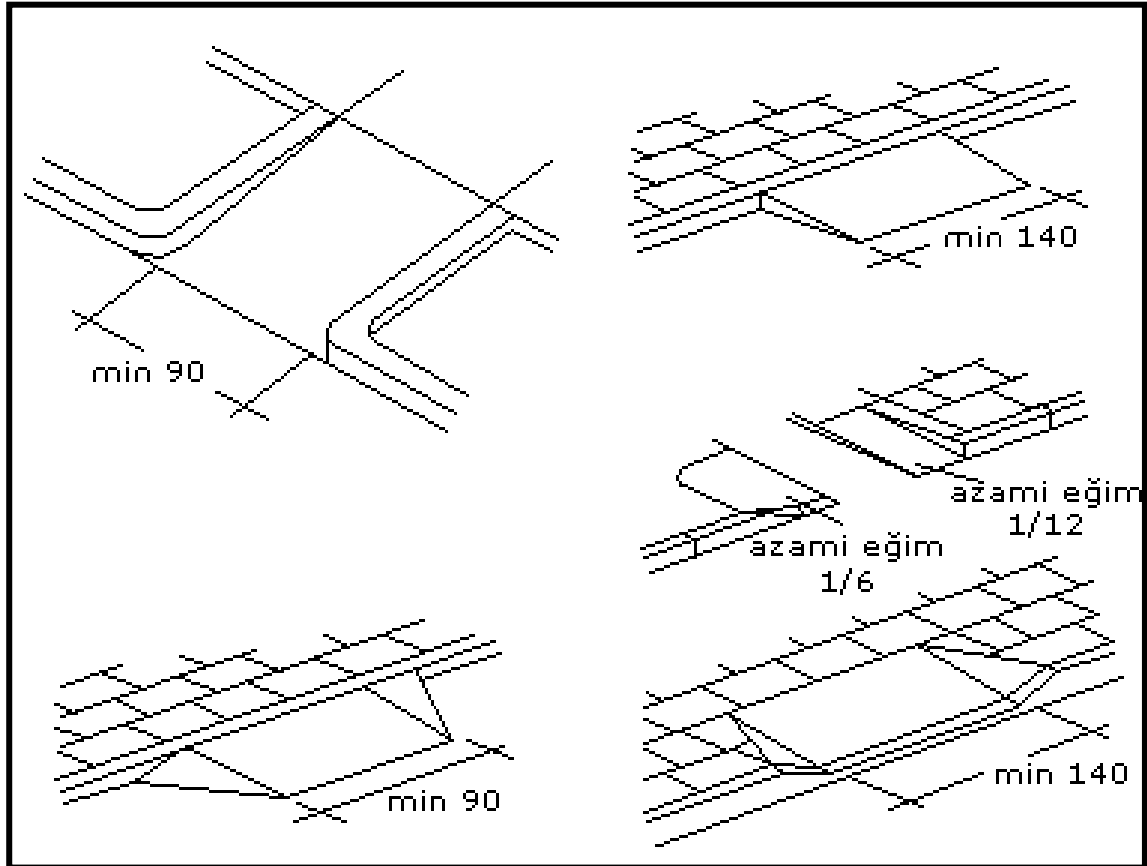
- Tüm kullanıcılar için uygun seviyede, açık, temiz, yeterli genişlikte engelsiz yollar sağlanmalıdır.

- Tekerlekli sandalye kullanan engelliler dışındaki diğer engelli grubundaki insanlar, yaşlılar ve çocuklar için, yaya yollarında standart sayılabilecek diğer genişlik ölçüleri yeterli olmaktadır.

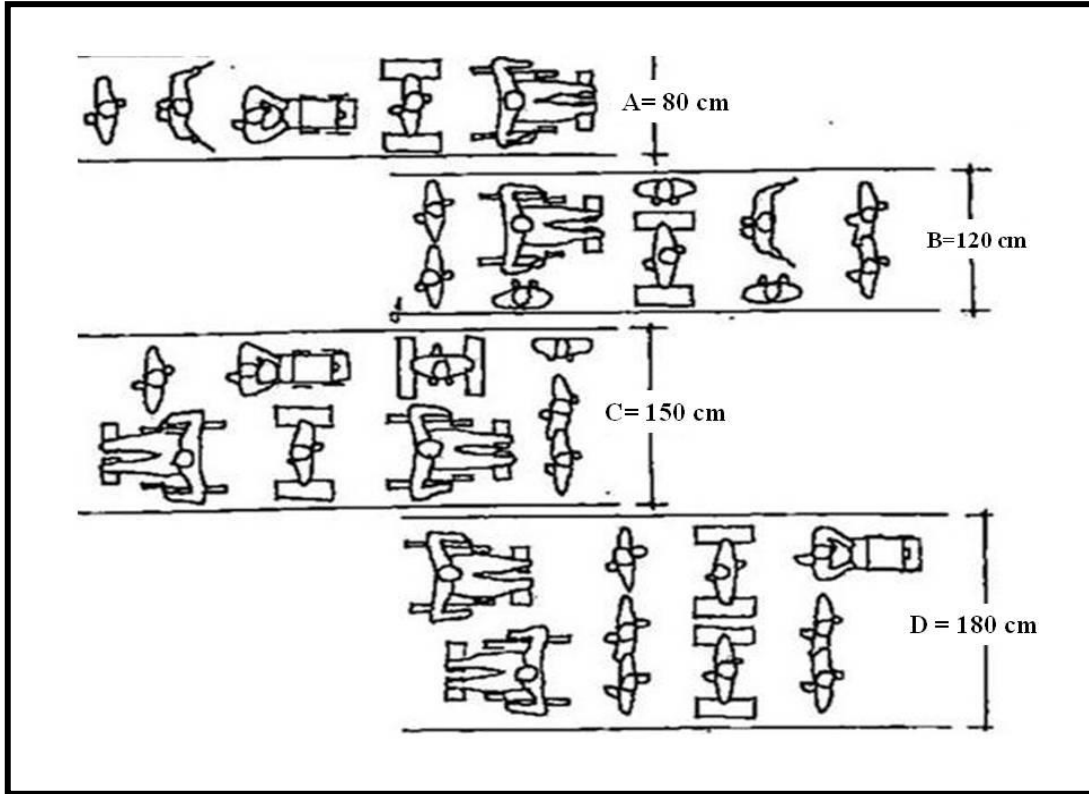
Engelli yayaların, yürüyüşlerini serbestçe gerçekleştirebilmeleri için yeterli yürüyüş alanları sağlanmalı, yoldaki düzenlemeler onlara istedikleri yere gitmeleri için sorun olmamalıdır. Engellilerin kentsel dış mekanlarda serbestçe ve engellenmeden dolaşabilmeleri için kaldırım ve yaya yollarında yeterli genişlik, yeterli hareket alanı, baş hizası altında serbest alan, düz satıh ve kaygan olmayan yüzey, yönlendirme ve uyarma sağlanmalıdır (Özdingiş, 2007).



Şekil 3. 9. Kaldırımlara uygulanabilecek rampa detayı (Eyüboğlu, 2008).



Şekil 3. 10. Kaldırım ve yaya yollarında bulunması gereken rampaların eğim ve genişlik ölçüleri (Anonim, 2008h).



Şekil 3. 11. Kullanma yoğunluğu ile bedensel engelli yaya geçişi için gerekli genişlikler (Eyüboğlu, 2008).

A= Kişilerin hiçbir zaman bir diğerini geçmesi gerekmeyen durumlarda.

B= Kişilerin birbirlerini ara sıra geçmesinin gerektiği durumlarda.

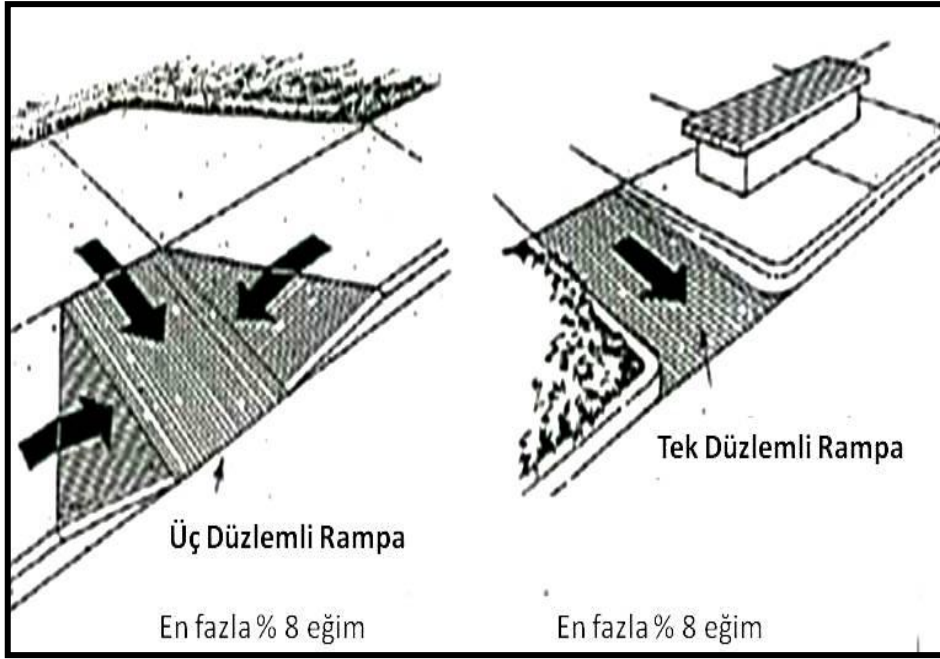
C= Kişilerin bir diğerini düzenli olarak geçmesi durumunda.

D= Kişilerin birbirleriyle sürekli geçmesinin gerektiği durumlarda.

### 3.4.3. Yaya geçitleri

Yaya geçitleri, taşıt yolunda yayaların karşıdan karşıya güvenli geçebilmelerini sağlamak üzere, trafik işaretleri bulunan alandır. Kaldırım kenarlarının hareket yönüyle dik açı oluşturduğu noktalarda ve geçiş mesafesinin en kısa olduğu yerlere yerleştirilmelidir. Şekil 3.12’de görüldüğü gibi taşıt yolu ve kavşaklarda yaya geçitleri bordür taşı ile kesilmemeli ve taşıt yolu seviyesine kadar yaya yolunda her üç yönde %8 eğimli rampa yapılmalıdır (Eyüboğlu, 2008).

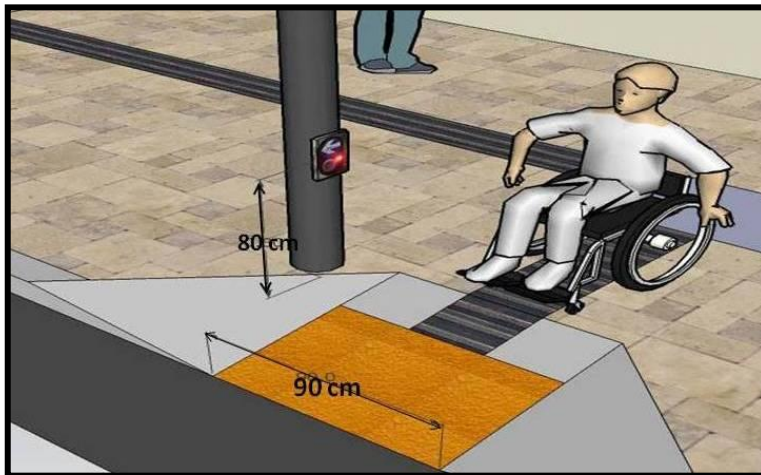
Kavşak çevresindeki kaldırımlarda düşük bordürler tekerlekli sandalye kullanıcılarına büyük kolaylık sağlayacağından, bunlar bütün yaya kavşaklarında yaygınlaştırılmalıdır. Yeterli alanın bulunduğu kenar yollarda rampa payı kaldırımdan değil, yoldan alınmalıdır (Eyüboğlu, 2008).



Şekil 3. 12. Yaya yolunda bulunan rampa örnekleri (Anonim, 2009f).

Engellilerin hareketini kolaylaştırmak için yaya geçişleri düz ayak olmalıdır. Yoğun trafikli taşıt yollarında taşıt yoluyla aynı düzeyde yaya geçitleri yapılmaması halinde engellilerinde kullanabileceği şekilde alt/üst geçitler yapılmalıdır. Bu geçitlerde, çevre müsait ise merdiven yerine eğimi %8'i geçmeyen rampalar ve gerekiyorsa tekerlekli sandalye kullanıcıları için merdiven eğiminde hareket eden eğik asansör yapılmalıdır (Anonim, 2008f).

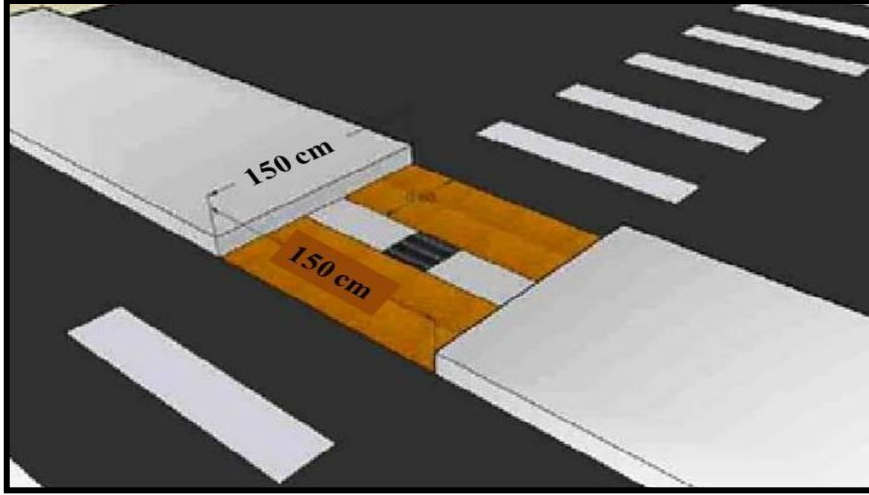
Yaya geçitlerinde kullanılan sinyalizasyon lambaları zaman aralığı, en yavaş geçen kişiye geçiş izini vermesine göre programlanmış olmalıdır. Bu lambaların düğmeleri yerini bulmak ve çalıştırmak kolay olmalıdır. Yerden 90 – 120 cm arasında yerleştirilmiş olması tekerlekli sandalye kullananların yararına olacaktır (Şekil 3.13) (Eyüboğlu, 2008).



Şekil 3. 13. Sinyalizasyon lambalarının yerden yükseklik ölçüleri (Özcan, 2008).



Refüjlü veya üçten fazla şeritli refüjsüz yollarda karşıdan karşıya geçmede yayalar için refüjde geçişler, diğer yerlerde koruyucu trafik adaları yapılmalıdır. Koruyucu trafik adaları, taşıt gidiş yönünde boyu 300–400 cm ve genişliği yaya geçiş yönünde 250–160 cm yapılmalı ve bu değerlerin altında olmamalıdır (Şekil 3.14) (Eyüboğlu,2008).



Şekil 3. 14. Yayalar için refüjde geçişlerin genişlik ve boy ölçüleri (Özcan, 2008).

Yol yüzeyleri sağlam, sıkıştırılmış, sert, iyi drenaj edilmiş, kaygan olmayan ve yapı bağlantılarının serbest olduğu yüzeyler tercih edilmelidir (Özcan, 2008). Yollar ve yaya bölgeleri iyileştirilirken kapsamlı bir yaklaşımın sergilenmesi çok önemlidir. Örneğin Belgrad’da ki ana caddelerden biri olan Kralja Milena Caddesi’nin yeniden yapılandırılması esnasında, kaymaz yüzeyli kaldırım taşları döşenmiş, yol üzerindeki çeşitli engeller (gazete standartları gibi) kaldırılmış, kaldırımlardaki usule aykırı araç park edilmesi kontrole tabi tutulmuş, iyi tasarlanmış yaya geçitleri hazırlanmış, hissedilebilir yönlendirici yüzeyler döşenmiş ve sokak lambaları yenilenmiştir (Özida, 2008).

### **3.4.5. Rampalar**

Stoneham ve Thoday (1996)’e göre her engellinin kentsel mekanda rahat hareket edebilmesi için bina çıkışları, yaya yolları ve kaldırımlarda merdiven ve rampalar bir arada kullanılmalıdır. Engellinin rampa ve merdivenleri rahat kullanabilmesi için, bunların belli standartlara sahip olması gerekir (Müftüoğlu, 2006).

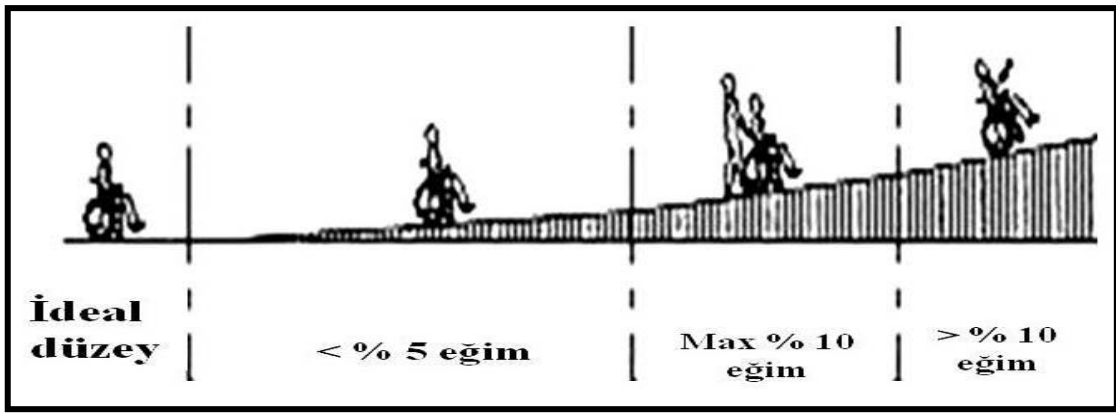
TSE (1991)’e göre rampalar tekerlekli sandalyenin yardımsız rahatlıkla çıkabileceği standartlara sahip olması gerekir ve yüzey malzemesi sert, kaymaz ve düz olması gerekir.

Farklı seviyelerdeki yerleri birbirine bağlayan rampalar özellikle tekerlekli sandalye kullananlar için gereklidir. Rampa genişlikleri kullanım tipine ve yoğunluğuna göre

belirlenir. Tek yönlü rampaların minimum serbest genişliği 90 cm, çift yönlü rampaların minimum serbest genişliği ise 150 cm'dir. Rampa eğimleri %8'den büyük olmamalıdır (Anonim, 2008f). Rampalar kendi içerisinde buldukları yere ve uzunluklarına göre sınıflandırılır. Bunlar; kaldırım rampası, koruma bordürlü korkuluklu rampa, portatif rampalar ve diğer rampa türleridir.

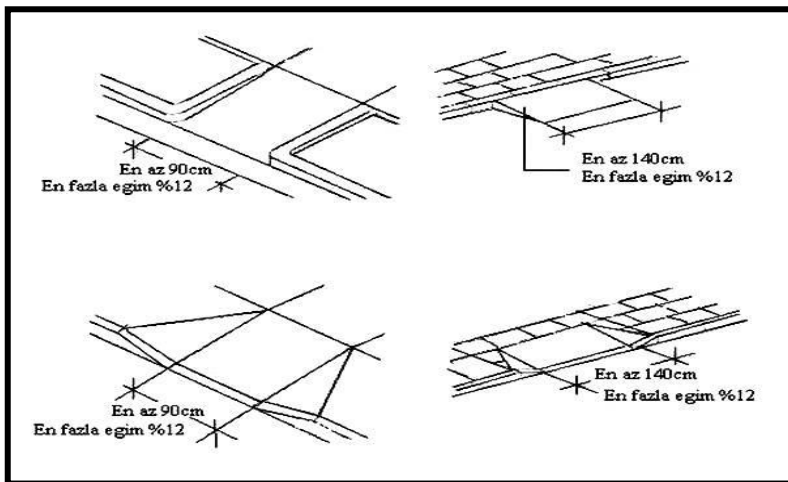
### 3.4.5.1. Kaldırım rampası

Sürmen (1995)'e göre kaldırım kenarında oluşturulan rampanın eğimi % 12 ile % 0,6 olmalıdır, eğimler % 12'den fazla olmamalıdır (Şekil 3.15).

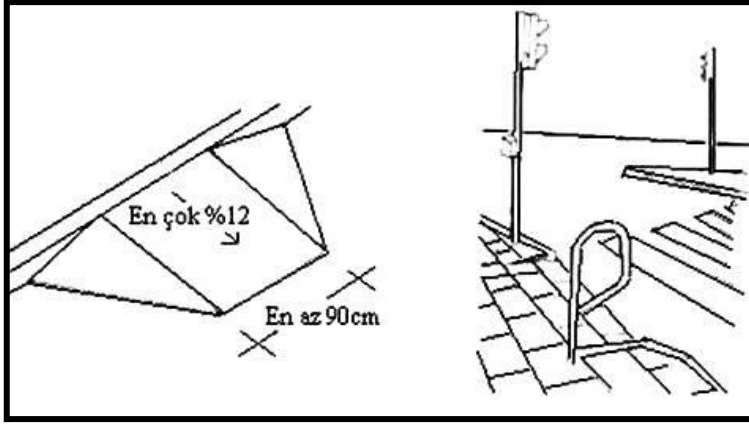


Şekil 3. 15. Rampalar için uygun eğim ve genişlik ölçüleri (Anonim, 2008h).

Kaldırım rampalarının genişliği tekerlekli sandalyenin boyutları dikkate alınarak tasarlanmalıdır. Bu da rahat bir geçiş için 90cm'dir (Şekil 3.16, Şekil 3.17). Bu eğimin üstündeki eğimler engelli olmayan insanlarda dahi yürüme zorluğu yaratır (Müftüoğlu, 2006).



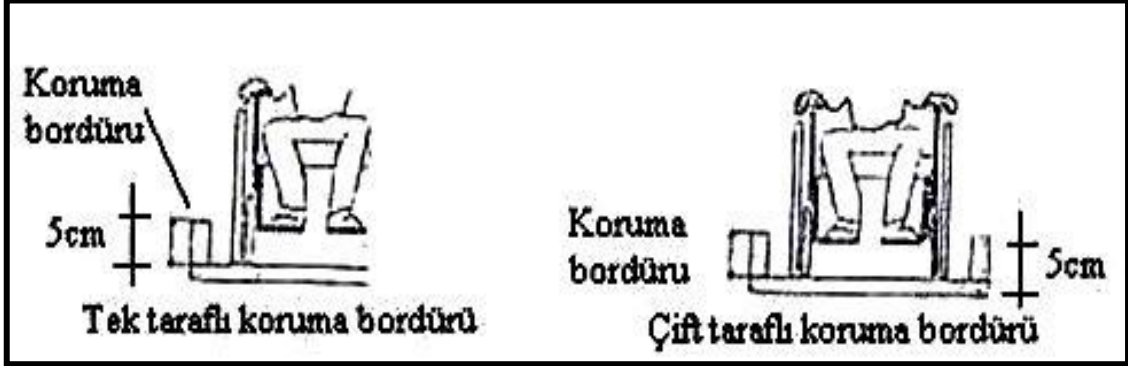
Şekil 3. 16. Kaldırım rampaları (Müftüoğlu, 2006).



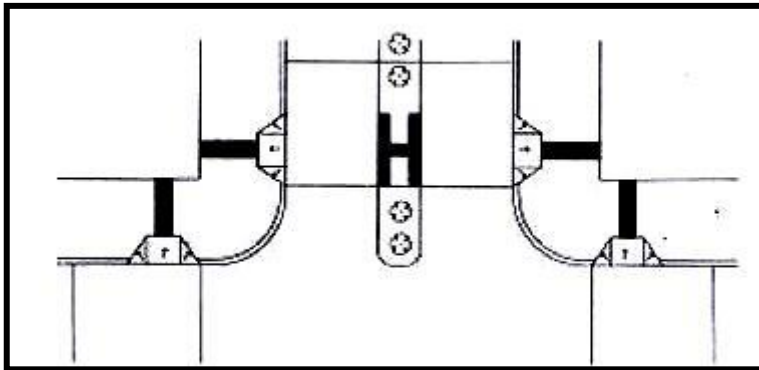
Şekil 3. 17. Kaldırım rampaları (Müftüoğlu, 2006).

### 3.4.5.2. Koruma bordürlü korkuluklu rampa

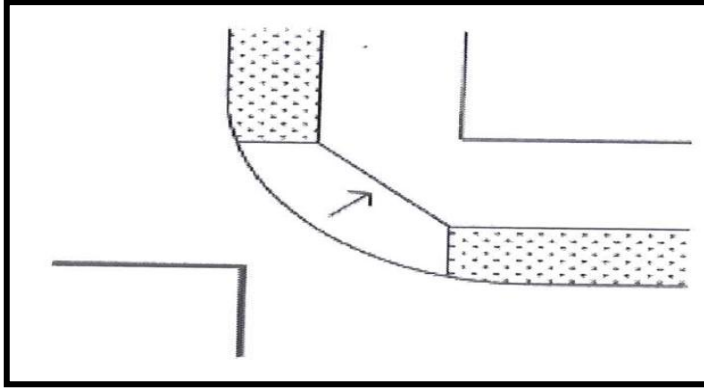
Tekerlekli sandalye kullanan engelliler için, rampaların korumasız taraflarına en az 5cm yüksekliğinde koruma bordürü yapılmalıdır (Özida, 2008). TSE (1991)'ne göre koruma bordürleri tek taraflı ve çift taraflı koruma bordürü olarak 2 şekilde uygulanır (Şekil 3.18). Bordür rampaları caddelerin kesişme noktalarında her çeyrek daireye yerleştirilir (Şekil 3.19, 3.20) (Müftüoğlu, 2006).



Şekil 3. 18. TSE (1991)'e göre tek ve çift taraflı koruma bordürleri (Müftüoğlu, 2006).

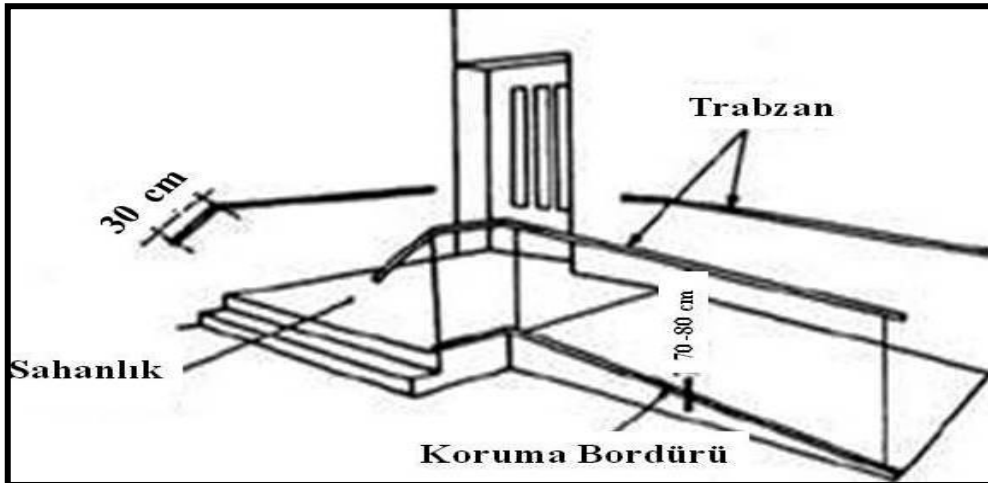


Şekil 3. 19. Caddenin iki tarafına yerleştirilen bordür rampaları (Anonim, 2009g).



Şekil 3. 20. Köşelerde devam eden bordür rampaları (Sleeper, 2007).

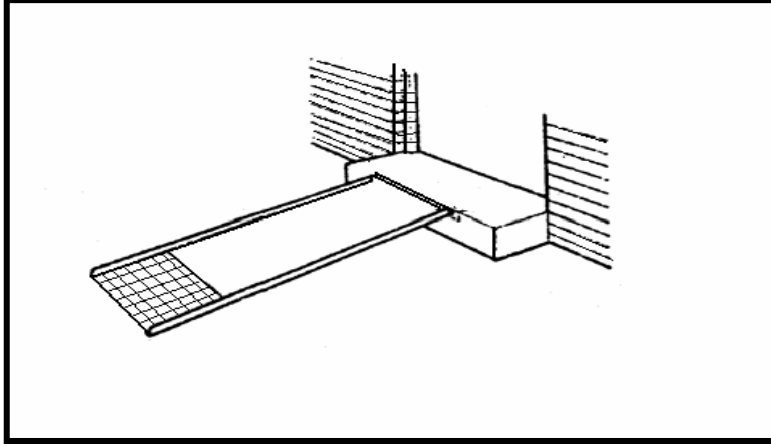
Engellilerin binaya girişlerini kolaylaştırmak ve doğabilecek tehlikelerin önüne geçmek amacıyla bina girişlerine korkuluklu rampa düzenlemesi yapmak gerekir. Bu düzenlemeye örnek Şekil 3.21’ de verilmiştir.



Şekil 3. 21. Bina girişlerinde uygulanması gereken korkuluklu rampa örneği (Müftüoğlu, 2006).

### 3.4.5.3. Portatif rampalar

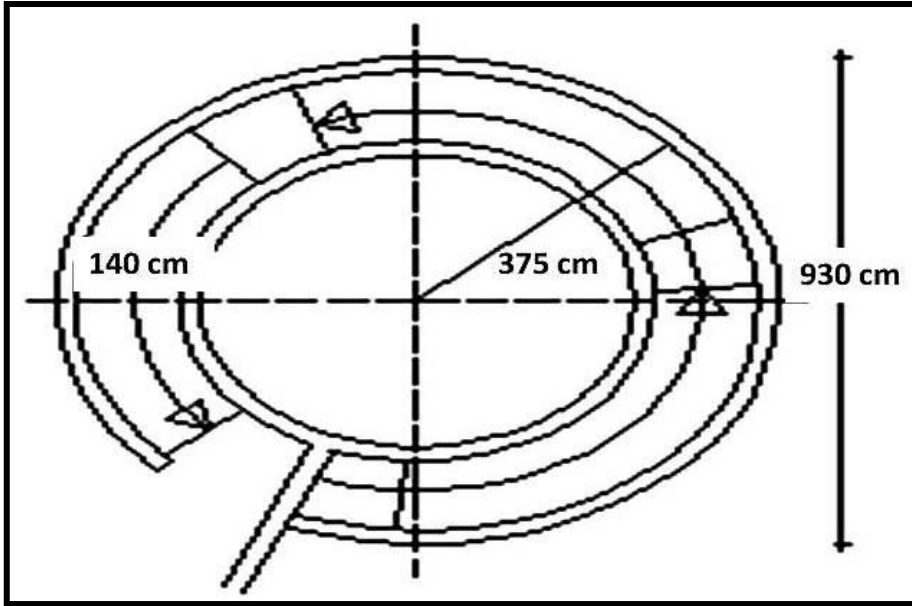
Goldsmith (1976)’e göre hareket ettirilebilir nitelikte olan portatif rampanın maksimum 60 cm yükseklikte olması gerekir. Bu tip rampalar tekerlekli sandalye kullananlar tarafından yalnız kullanılmaz, yalnızca eğer kullanıcının güçlü kolları varsa ve sadece bir alçak basamak yüksekliği çıkılıyorsa engelli tek başına kullanabilir. İki veya daha fazla basamak yüksekliğinde olan rampanın eğimi gereğinden fazla olur. Bu durumda rampanın yüksekliği 60 cm, uzunluğu 200 cm ve eğimi 1/3 olur. Bu tip rampaların uç kısmı basamağın ucuna bir veya birkaç menteşe ile sıkıca tutturularak güvenlik sağlanmalıdır (Şekil 3.22) (Müftüoğlu, 2006).



Şekil 3. 22. Goldsmith (1976)'e göre portatif rampa örneği (Müftüoğlu, 2006).

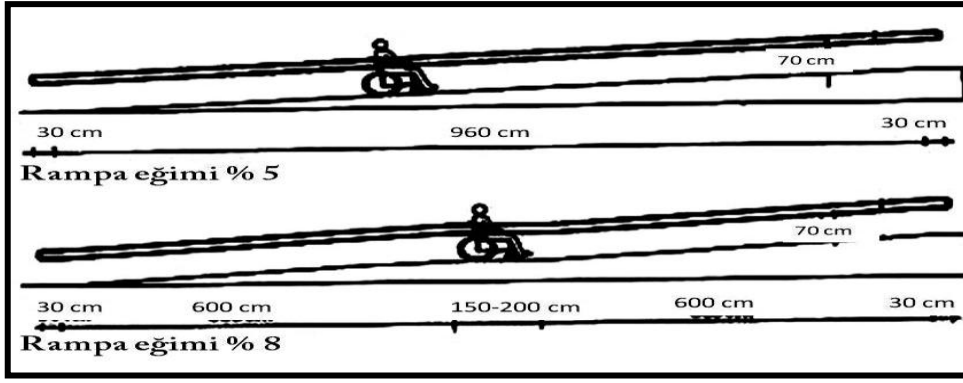
#### 3.4.5.4. Diğer rampalar

Sürmen (1995)'e göre diğer rampa türleri; Şekil 3.23'te döner rampalar ve Şekil 3.24'de düz rampalar olmak üzere gruplandırılabilir. Döner rampalar kişinin ilerisini görebilmesine olanak verecek bir yarıçapta tasarlanmalıdır (Müftüoğlu, 2006).



Şekil 3. 23. Döner rampa örnekleri (Anonim, 2009g).

Düz rampalar sahanlık gerektiren yapıya sahiptirler (Şekil 3.24). Sürmen (1995)'e göre sahanlık gerektiren rampalarda da farklı çözüm önerileri getirilebilir. Verhe (1995)'ye göre dış mekanda tavsiye edilen rampa eğimi yaklaşık % 5'dir. Rampanın en fazla eğimi ise %12 olmalıdır. Ancak bu durumda rampanın uzunluğu 600cm'yi geçmemelidir. Tavsiye edilen sahanlık ise 200 cm uzunluğunda (en az150cm) olmalıdır (Müftüoğlu,2006).



Şekil 3. 24. Sahanlık gerektiren düz rampa örneği (Eyüboğlu, 2008).

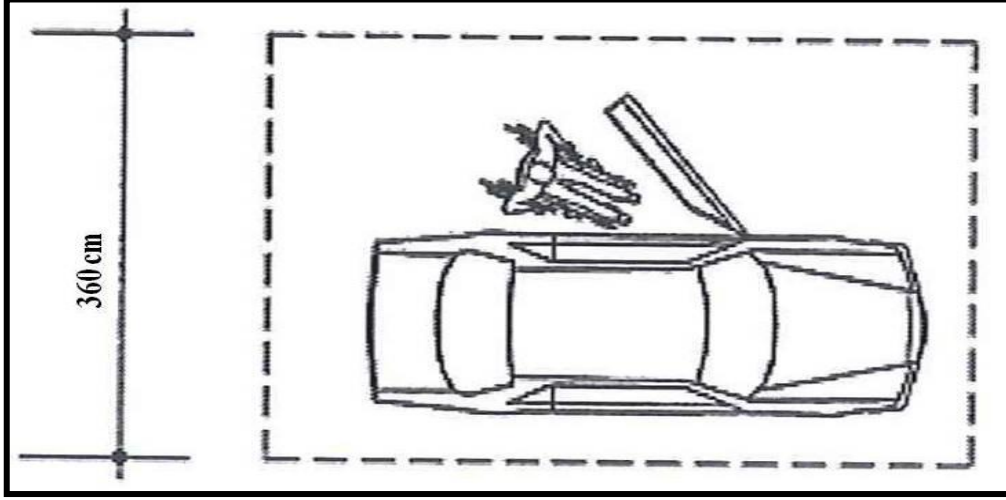
### 3.4.6. Otoparklar

Aktivite alanlarında ulaşımın iyi sağlanmasının yanında otopark alanı da bulundurulmalı ve bu alanın belli bir kısmı engellilere ayrılmalıdır. Bu alanlar bina giriş-çıkışlarına en yakın şekilde, özürli bireylerin geliş-gidişlerini kolaylaştırıcı özel tasarlanmış yerler olmalıdır (Özdingiş, 2007). Fogg (1992)' a göre yol kenar parkına izin verilen yollarda engelliler için de yeterli sayıda park alanları tesis edilmelidir. Engelliler için tüm tesisteki park yerinin %2'lik kısmı sakat sürücülerin araçlarına ayrılmalıdır. Engelliler için ayrılması gereken otopark alanları Çizelge 1.5'te gösterilmiştir (Müftüoğlu, 2006).

Çizelge 3. 2. Fogg (1992)'a göre engelliler için ayrılması gereken otopark alanları (Müftüoğlu, 2006)

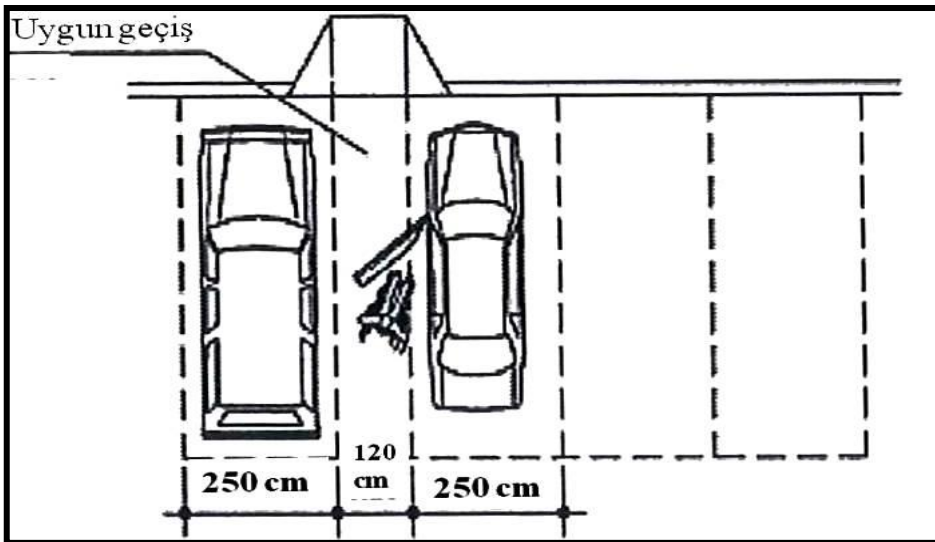
Toplam Park	Engelli için en az otopark alanı
1-25	1
26-50	2
51-75	3
76-100	4
101-150	5
151-200	6
201-300	7
301-400	8
401-500	9
501-1000	Toplamın %2'si
1001 ve üstü	1000'nin üstündeki her 100 kişi için 20

Park yeri ile park ettikten sonra gidilecek güzergahlar arasında ulaşım mesafeleri 10m – 25m olmalıdır. Otoparkın giriş ve çıkışlarında, yol kotu ile aynı veya en fazla %8'i geçmeyen rampa olmalı, zemin kaymayı önleyen ve giriş çıkışı belirleyen aynı malzemelerle kaplı olmalıdır. Otopark yüzeyi düzgün ve pürüzsüz olmalıdır. Engelli bireyler için ayrılan otopark alanında park edebilmesi için yeterli genişlik 360 cm dir (Şekil 3.25). Ancak önerilen genişlik 390 cm'dir.

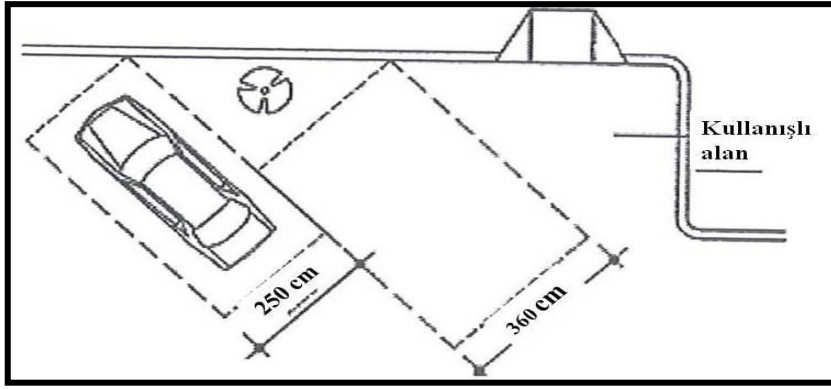


Şekil 3. 25. Engelli otoparkı için yeterli genişlik ölçüsü (Anonim, 2009ı).

Otoparkta iki araç arasında kalan koridor için ön görülen genişlik 120 cm olması gerektiği Şekil 3.26'da gösterilmiştir. Şekil 3.27'de gösterildiği gibi köşe konumunda yer alan otoparkların olduğu yerlerde, son sıra engelli park yeri olarak ayrılırsa, tekerlekli sandalye kullanan engelli birey için daha kullanışlı bir mekan hazırlanmış olur (Eyüboğlu, 2008).

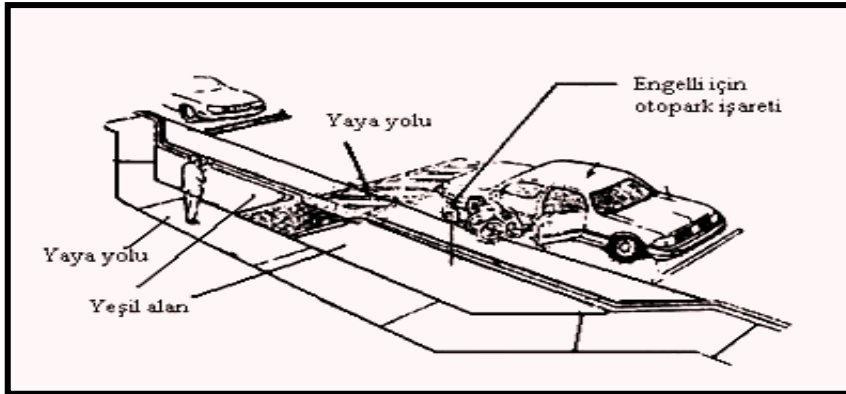


Şekil 3. 26. İki araç arasında kalan koridor için yeterli genişlik ölçüsü (Eyüboğlu, 2008).

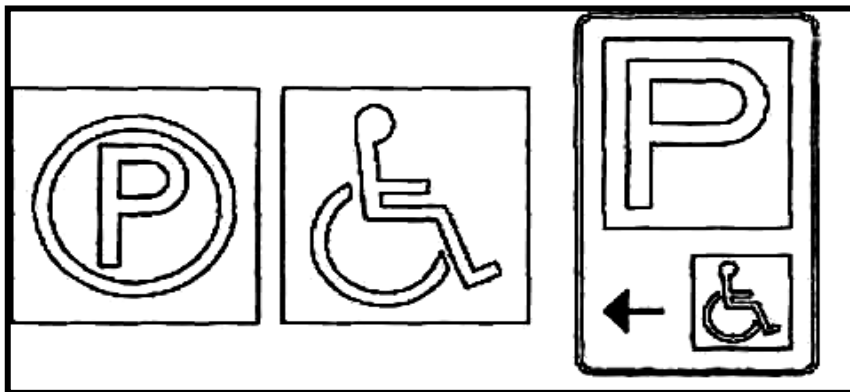


Şekil 3. 27. Park alanının köşe yerlerinde engelliler için park alanı örneği (Anonim, 2009ı).

Council (1996)'e göre Şekil 3.28'de ise cadde kenarındaki park alanlarının engelliye uygun olarak tasarlanmış örneği görülmektedir (Yurdakonar, 2001). Ulaşılabilir otoparklarda uluslar arası erişilebilirlik sembolleri yerleştirilmelidir. Davies (1994)'e göre otopark alanında engellilerin park edebileceğini bildiren görülebilen ve kolay okunabilen engelli park işareti konmalıdır. Şekil 3.29'da engelli levhası ile park alanı içinde engellinin park edeceği yere kadar yön gösterici levhalar ve yere engelli park işareti konulmalıdır (Özcan,2008).



Şekil 3. 28. Engelliler için cadde kenarında park şeridi örneği (Yurdakonar, 2001).



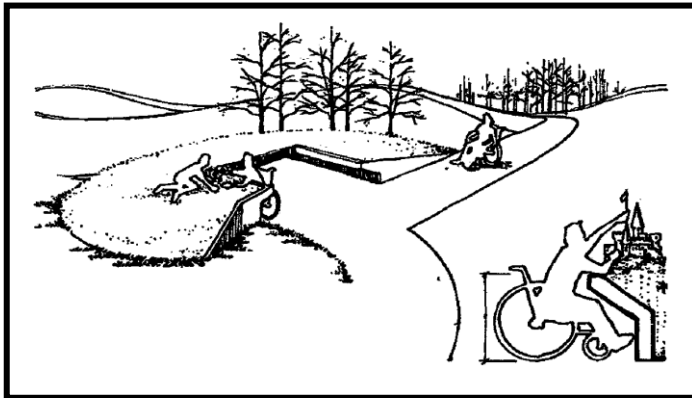
Şekil 3. 29. Engelli otopark alanını gösteren uluslararası levha (Özcan, 2008).



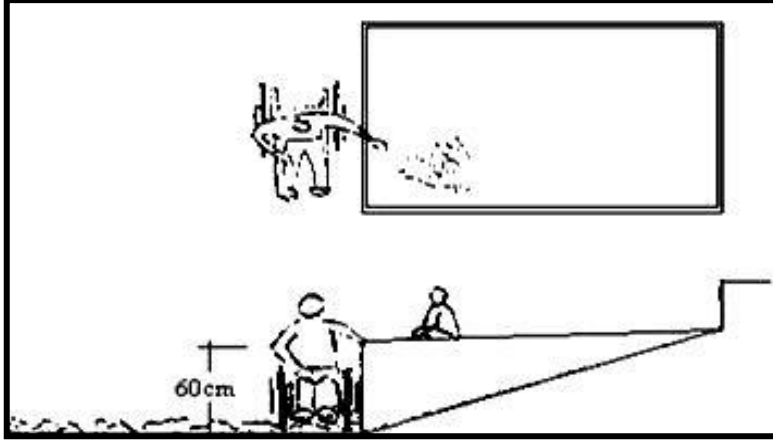
Kamuya açık park alanlarında boş yer olup olmadığını duyurmak için değişken mesajlı levhaların kullanımı giderek yaygınlaşmaktadır. Bu tür levhalar, Brüksel’de bir alışveriş merkezi olan Woluwe’ da olduğu gibi, engellilere ayrılmış boş park alanının olup olmadığını da gösteren şekilde olduğu zaman daha faydalı olacaklardır (Anonim, 2008f).

### 3.4.7. Çocuk oyun alanları

Çocuk oyun alanları günlük rekreasyonun önemli bir bölümünü oluşturmaktadır. Tanrıverdi (1975)’ye göre çocukların açık alanda serbestçe koşup oynadıkları, serbest zamanlarını değerlendirdikleri alanlar olup, bu alanlar emniyetli, sade, ruhen ve bedenlen kullanıcılarını geliştirici nitelikte olmalıdır (Müftüoğlu, 2006). Bektaş (1993) ise çocuk oyun alanlarını çocukların, aktif rekreasyon gereksinimi karşılayan, serbest zamanlarını değerlendirdikleri ve onların ruhsal, bedensel, zihinsel gelişimlerine katkıda bulunan, güvenli, ayrıca çocukların oyuna ve düzene teşvik edici nitelikteki açık alanlardır şeklinde tanımlamıştır (Bal, 2005). Çocuk oyun alanı tasarımında, oyunun çocuk için dinleme ve eğlenme aracı olması yanı sıra, eğitici ve yaratıcı gücü ortaya çıkararak çocuğun zihinsel gelişiminde rol oynadığı göz önünde bulundurulmalıdır. Çocuklar arasında sağlam veya engelli birey gruplandırması yapmadan düzenlenen tasarımlarla, sağlam çocukların, engellileri benimsemesi ve toplum dışına itme olasılığını en aza indirmelidir. Fiziki tasarımlarda çocuklar arasında görülen yetenek farklılıkları vurgulanmamalıdır (Özdingiş, 2007). Çocuklar arasındaki sosyal etkileşim önemli olduğu unutulmamalıdır. Herkesin katıldığı oyun alanı donanımı ve olanakları ufak değişikliklerle engelli çocuklar içinde kullanılabilir hale getirilmelidir. Şekil 3.30 ve Şekil 3.31’de Harris ve Dines (1988)’e göre bir kum alanının yükseltilecek tekerlekli sandalyeli çocuğa uygun olacak şekilde nasıl tasarlanacağı görülmekte ve bu alanı normal ve engelli çocukların bir arada kullanabileceği gösterilmektedir (Erkesim, 1999).

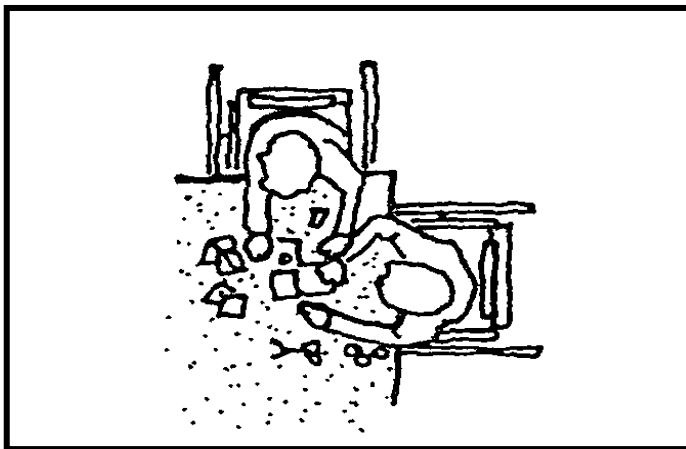


Şekil 3. 30. Tekerlekli sandalye kullananlar için tasarlanmış kum alanı (Erkesim, 1999).

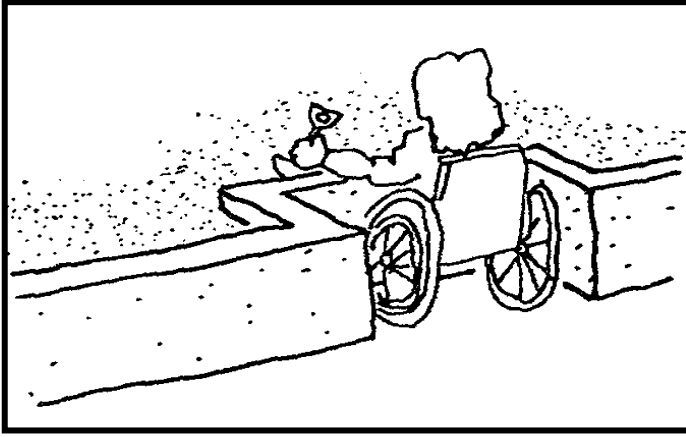


Şekil 3. 31. Tekerlekli sandalye kullanan engelliler için tasarlanmış kum alanının planı ve yan görünüşü (Müftüoğlu, 2006).

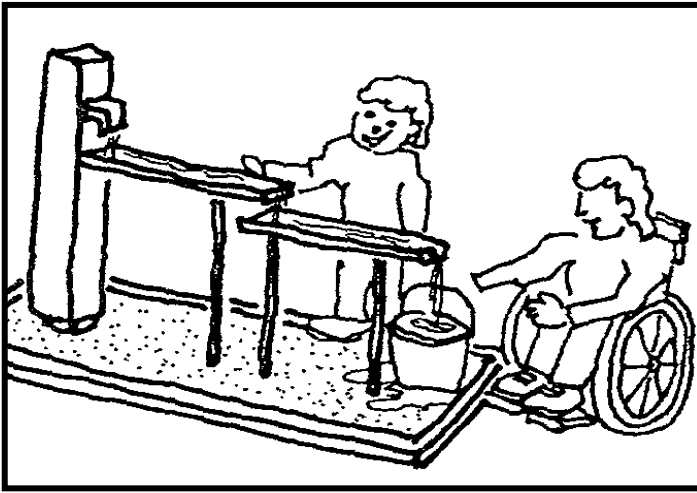
Harris ve Dines (1988)' e göre oyun alanları aşırı korumacı ve güvenli olmamalı, engelli çocukların diğer çocuklardan kendilerini farklı hissetmemeleri sağlanmalıdır. Çünkü çocuklar sıkılabilir veya kendilerini engellenmiş hissedebilirler. Engelli için ev içi yaşamın tersine bol alan ve temiz hava sağlaması gereken oyun alanları bir hastane veya bir okulun yakın çevresinde olabileceği gibi konut alanının içindeki uygun bir noktada yer seçebilir (Müftüoğlu, 2006). Çocukların en çok sevdiği oyunların başında kum ve su ile ilgili oyunlar gelmektedir. Genel düzenlemelerde çocuklar için kullanılan kum havuzları ve su yüzeyleri zeminde yer almakta, dolayısı ile engelli çocuk bunu ya kullanamamakta ya da kullanırken zorlanmaktadır. Bunu önlemek, engelli çocuğunda bunlarla oynayabilmesini sağlamak üzere bu elemanların yükseltilmesi doğru bir yaklaşımdır. Şekil 3.32, Şekil 3.33 ve Şekil 3.34'de farklı biçimlerde düzenlenmiş kum havuzları ve su oyun elemanı görülmektedir (Bekiroğlu,2002).



Şekil 3. 32. Birden fazla engelli çocuğun beraber oyun oynamalarını sağlayan köşe çözüm örneği (Bekiroğlu, 2002).



Şekil 3. 33. Tek kişilik nişlerde çözüm örneği (Bekiroğlu, 2002).



Şekil 3. 34. Farklı seviyeden akan suyla engelli çocuğunda oynamasına olanak veren bir düzenleme örneği (Bekiroğlu, 2002).

Oyun alanları farklı türde birçok aktiviteyi gerçekleştirmeye olanak tanımalıdır. Oyun alanlarının ıslak havada da kullanımının sağlanması için, yüzey malzemesinde kum ve çakıl taşları kullanılmalıdır. Ancak düşme ve yaralanmalara karşı gerekli yerlerde yumuşak ve esnek malzeme tercih edilmelidir (Eyüboğlu, 2008).

#### 3.4.8. Kentsel donatı birimleri

Kentsel mobilyalar, kentsel dış mekanları tamamlayan ve kente kimlik veren elemanlardır. Yaya mekanlarında geçici ya da kalıcı, görsel ya da işlevsel, hareketli ve ya sabit öğelerdir. Harris ve Dines (1998), kentsel donatı birimlerini, herhangi bir peyzaj alanında yada kentsel mekanda, kullanıcıların konfor, bilgi, ulaşım kontrolü, korunma, eğlenme, dinlenme gibi çeşitli işlevlerine cevap vermek üzere yerleştirilmiş öğeler olarak tanımlamıştır (Fettah, 2005).

Yaya mekanlarında ve diğer kentsel dış mekanlarda bulunan kentsel donatı elemanları trafiği kontrol etme, aydınlatma, bilgilendirme, yönlendirme, dinlenme gibi birçok imkan verir. Ayrıca mekana hareket ve canlılık da kazandırır (Eyüboğlu, 2008).

Telefon kabinleri, satış büfeleri, bilet satış noktaları, gazete bayileri, çiçek kulüpleri, dondurmacılar gibi donatılar ile yangın musluğu, çöp, posta kutuları, bankalar, vb. elemanlar kent mobilyalarının belli başlılarını oluşturur. Bu elemanların kent mekanında yer seçimleri en az işlevleri kadar önemlidir. Kentsel mobilyalar yaya hareketine engel olmayacak şekilde yerleştirilmelidir. Dar bir geçit ağır yük taşıyan kişiler, koltuk değneği kullananlar ve tekerlekli sandalye kullanan kişiler için uygun değildir. Bu nedenle kentsel mobilyalar arasındaki mesafe çok önemlidir (Eyüboğlu, 2008). Yaylalı (1998)'ya göre kentsel donatı elemanlarının tasarımı yapılırken, dikkat edilmesi gereken bir takım unsurlar vardır. Bu kentsel donatı elemanları:

- Sağlam,
- Fonksiyonel,
- Pratik,
- Bitki kompozisyonlarıyla uyumlu
- Düşük maliyetli olmalıdır (Yaylalı, 1998).

#### **3.4.8.1. Aydınlatma Birimi**

Aydınlatma, engelli olmayan bireyler kadar engelli bireyler için de oldukça önemlidir. Birçok aydınlatma birimleri ayakta duran kişinin göz düzeyine dayalı olarak tasarlanmaktadır. Harris ve Dines (1988)'e göre tekerlekli sandalye kullanan engelliler için aydınlatma birimleri 120 cm yükseklikte göz seviyesine uygun olmalıdır (Erkesim,1999). Aydınlatma yol boyunca özellikle rampa ve merdiven girişlerinde ve engel bulunan yerlerde sağlanmalıdır. Aydınlatmaların yüksekliği ve konumu, o alanı kullananın sayısına, tehlikenin varlığına ve güvenliğe göre değişir. Düşük aydınlatma da birçok yol için gereklidir (Müftüoğlu, 2006). Düzenli olarak yerleştirilmiş ve gözleri kamaştırmayan aydınlatma birimleri yol gösterici bir çizgi oluşturmalıdır. Böylece tekerlekli sandalye kullanan engelli bireyleri kolayca yönlendirecek şekilde yerleştirilmelidir (Aktuğ, 2004).

#### **3.4.8.2. Bilgilendirme ve İşaretler**

Fiziksel ve sosyal çevre içinde yaşamını sürdüren insanoğlu, çevresi ile sürekli bir bilgi alışverişi içindedir. İnsan topluluklarının en ilkel yaşam biçimlerinden, günümüz

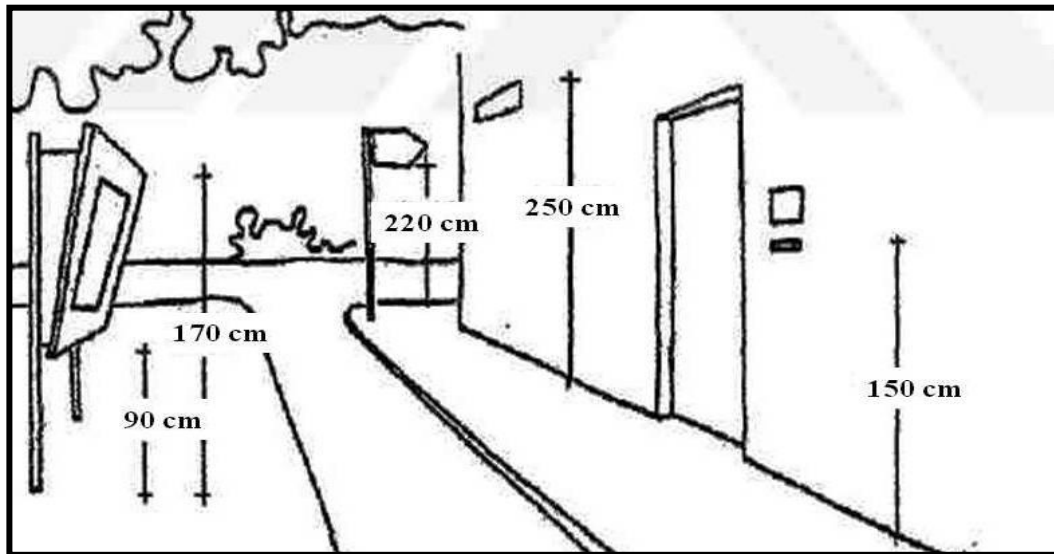
gelişmiş toplumlarına kadar geçirdiği tüm evrelerde, değişik bilgi iletişim yöntemlerinin kullanıldığı ve bunların farklı kültürlerde, farklı anlamlar içerdiği bilinmektedir (Feyizoğlu, 2008).

İnsan çevreden gelen uyarıları duyu organları yoluyla belli sınırlarda algılamakta, düşünce ve davranışlarını da bu doğrultuda yaşam biçimine, fiziksel ve sosyal çevreye yansıtmaktadır. Bu bakımdan kentsel mekanlarda çevreyi anlama, nesnelere amaç doğrultusunda kullanma ve toplumsal ilişkileri düzenlemeye yardımcı olan elemanlar olarak bilgi iletişim panoları ve işaret panoları oldukça önemlidir.

Bilgi iletişim elemanları ve işaret panolarının kullanıldığı alanlar; haberleşme, ulaşım, teknoloji, üretim, kullanım ve eğitimidir.

CCPT (Central Co-Ordinating Committee For The Promotion Of Accessibility) (1990)'ye göre her çeşit işaret Şekil 3.35'de de gösterildiği gibi yayaların hareketliliğine engel olmayacak şekilde kaldırım ve yaya yollarının net geçiş alanlarının dışında yer almalıdırlar (Yavaş, 2002).

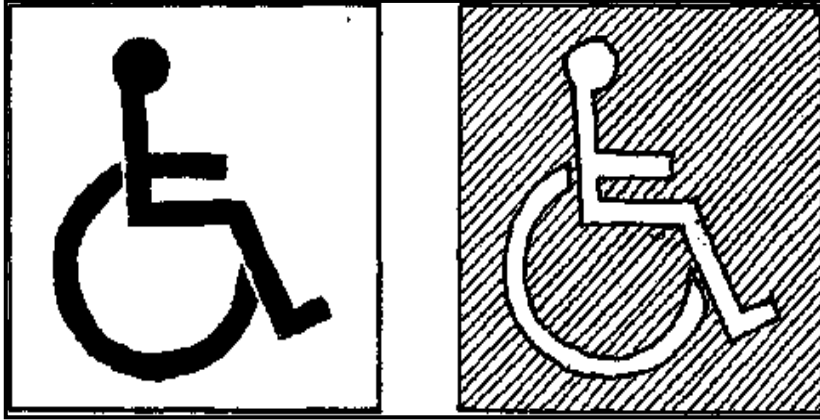
İlaveli olarak Amerika Birleşik Devletleri Ulaştırma Dairesi için Amerikan Grafik Sanatları Enstitüsünün bir kurulu tarafından standardize edilmiş bir piktograflar takımı geliştirilmiştir. Simge İşaretleri denen bu sistem de uluslar arası olarak tanınmaktadır (Erkesim, 1999). İşaretlerin yerleştirilme yüksekliği kullanıcı için önemlidir. Görüşü normal olan kişiler için aydınlatma biriminin yerleştirme konumu göz seviyesindedir. Ancak tekerlekli sandalye kullananlar tarafından ziyaret edilen alanlarda işaretlerin daha alçak bir düzeye yerleştirilmesi gerekir.



Şekil 3. 35. Farklı boyutlardaki ve yerdeki işaretler ile ilgili yükseklik ölçüleri (Yavaş, 2002).

Bilgi iletişim panoları ve işaret panoları kapsamında kentsel mekanlarda, bulunduğu yer ve yöne ilgili bilgileri içeren panolar (kent haritaları, otobüs veya diğer toplu taşıma araçlarının güzergahlarını gösteren haritalar, sokak isimleri ve numaraları), çeşitli uyarıları içeren panolar (trafik işaretleri, sınırlayıcı işaretler, çeşitli duyurular gibi) ve tanıtım amaçlı panolar (reklam panoları, ticari tabelalar gibi...) yer almaktadır (Feyizoğlu, 2008).

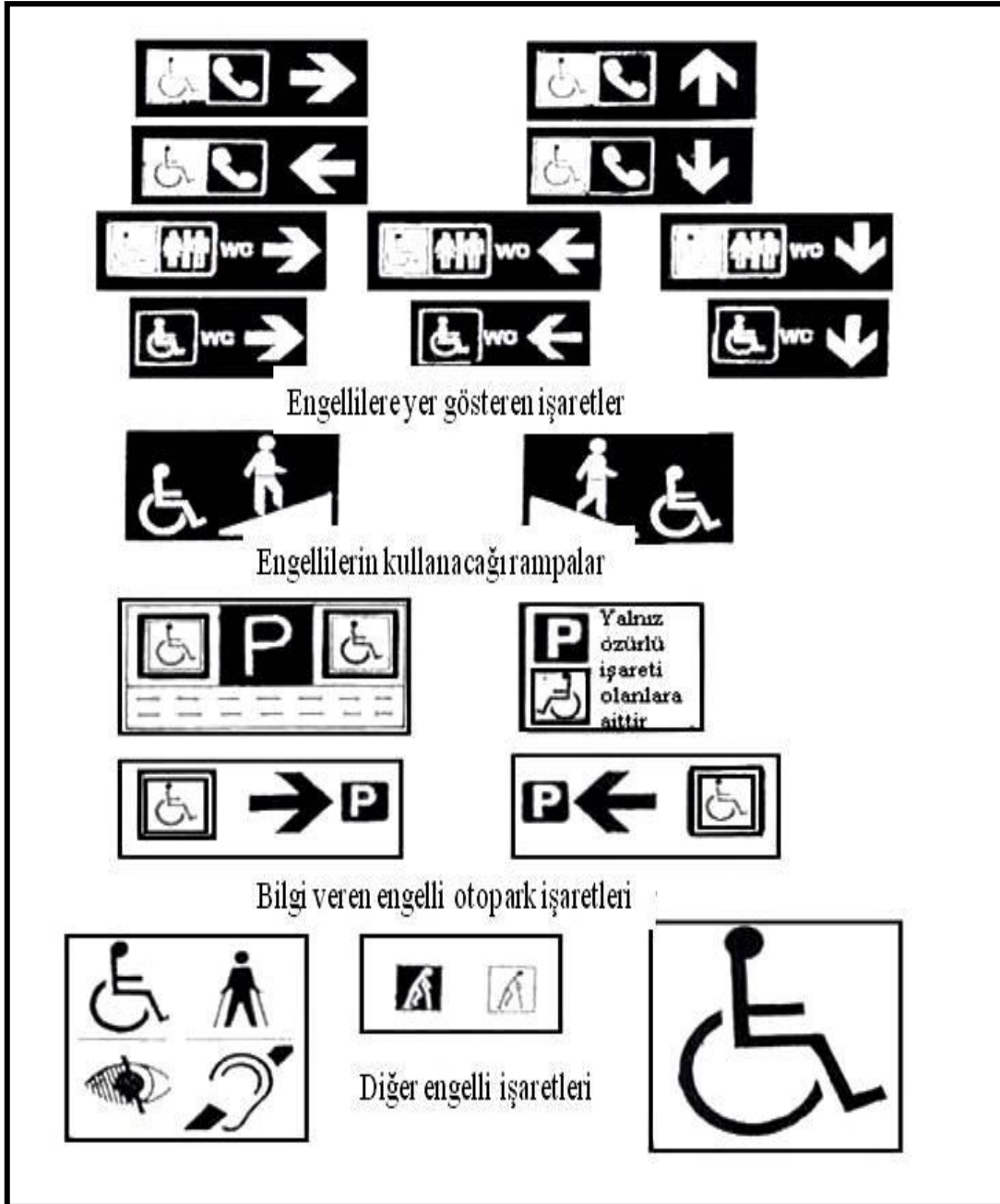
Uluslararası simgelerin birçok yerde kullanılması ve tanınmasının, Harris ve Denis (1988)'e göre engellilerin erişimi için önlem alındığını göstermesi olarak yorumlanmıştır. (Şekil 3.36).



Şekil 3. 36. Uluslar arası bedensel engelli sembolü (Yavaş, 2002).

Tekerlekli sandalye şekilleri her zaman ön yüzden görünür olmalıdır. Anlatılmak istenen bütün bilgiler net olup, grafik ve yazılı gösterimler okunabilir olmalıdır. Harris ve Denis (1998)'e göre levhaların bilgilendirme amaçlı olan türleri dikdörtgen, uyarı amaçlı olanları da üçgen şeklinde olmalıdır. Covington (1997)'a göre levhalar da okunaklılık; anlamın, ton kontrastının, karakter yüksekliğinin ve karakter oranının bir işlevidir (Şekil 3.37). En iyi okunan işaret mat perdahı ve karakterler arasında renk kontrastı, arka planı bulunan karakterdir. Açık renkli harfleri olan koyu renkli bir arka plan okunması en kolay olanıdır (Müftüoğlu, 2006).

İşaret levha ve tabelaları, kenti insanlar için anlaşılabilir kılmaya, gerek kentin bütünü gerekse kentin bir bölümü için varolan kaynaklar hakkındaki durumu ve olguları insanlara tanıtmaya yarayan etkili araçlardır. Araç ve yaya yollarında bilgilendirme işaret ve levhalarının yerleştirilmesi ile ilgili olarak yasa ve yönetmelikler mevcuttur. Bu yönetmelikler ile levhaların yerleştirilmesinde, yaya ve araç trafiği akışının kötü etkilenmesinin önün geçilmeye çalışılmakta ve aynı zamanda da bilgilendirme işaret ve levhalarının işlevlerini en iyi şekilde yerine getirmeleri için en uygun yere yerleştirilmelerine dikkat edilmelidir (Feyizoğlu, 2008).



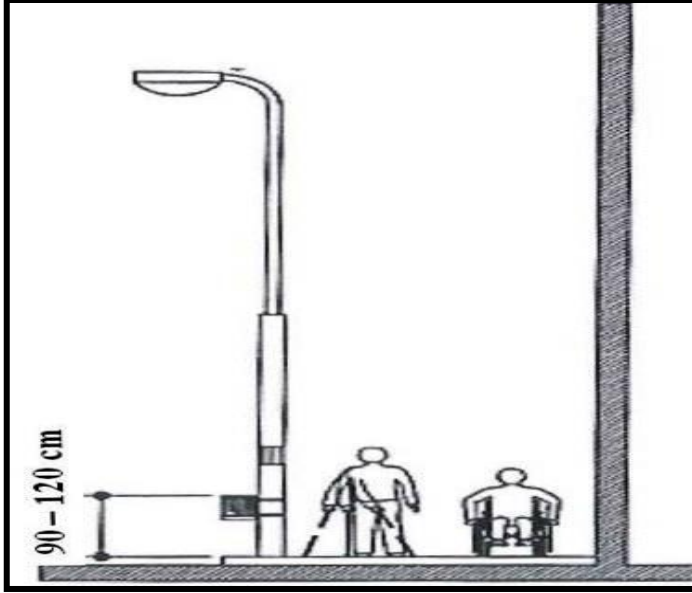
Şekil 3. 37. Engelli bilgilendirme işaretlerinin gösterimi (TSE, 1999).

### 3.4.8.3. Çöp Kutuları

Çöp kutuları, kaldırım kenarlarındaki bordür taşına en az 40 cm uzaklıkta yada elektrik direklerine bağlı yaya yolu akışında çarpışmayı azaltmak için yolda yer kaplamayacak şekilde yerleştirilmelidir. Çöp kutularının ağız kısmı yerden 90 – 120 cm yükseklikte olmalıdır (Şekil 3.38).

Çöp kutuları kontrast renklerle boyanmalı böylece kısmen gören insanların onları kolayca tanıması sağlanmalıdır. Engeller tanımlanabilen renklerle işaretlenmeli ve görmesi kısıtlı olan insanlara geceleri kılavuzluk etmesi için aydınlatılmış olmalıdır (Özcan, 2008).

Gökçen (1999)'e göre çöp kutuları tekerlekli sandalye kullanan engelli bireylerin rahatlıkla kullanabilmesi için tek elin hareketi ile açılabilir şekilde olmalıdır. Pedallı çöp kutularının kullanımı tekerlekli sandalye kullanan engelli bireyler açısından uygun değildir. Çöp kutularının köşeleri yuvarlatılmış olmalıdır (Yavaş, 2002).



Şekil 3. 38. Çöp kutularının ağız kısmının yerden yükseklik ölçüsü (Anonim, 2009i).

#### 3.4.8.4. Duraklar

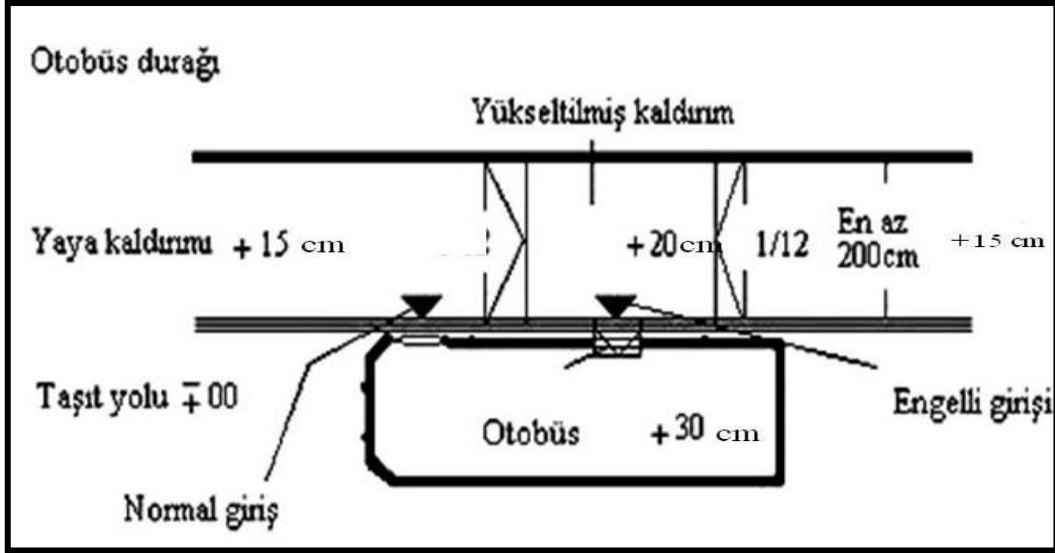
Tekerlekli sandalye kullanan engelli bireyler için mekanları ulaşılabilir bir şekilde tasarlarırken, bu kişilerin mekanlara ulaşmalarının mutlaka düşünülmesi gerekir. Toplumun tüm fertleri gibi tekerlekli sandalye kullanan engellilerin de toplu ulaşım araçlarını kullanabilmeleri yaşantılarını kolaylaştıracaktır. Tekerlekli sandalye kullanan engellilerin erişilmesi gereken yerlere en kısa, rahat, güvenli olarak dolmuş, otobüs ve özel araçları ile gitmeleri sağlanmalıdır. Harris ve Dines (1988)'e göre engellilerin araçlara bineceği/ineceği yerlerde:

- Tüm duraklar, engelliler dahil herkesin kullanabileceği şekilde düzenlenmelidir.
- Engellilerin bu duraklara kolay, engelsiz ve bağımsız olarak ulaşabilmeleri sağlanmalıdır.
- Bu durakların yerleri basit, kolay anlaşılabilir ve belli bir uzaklıktan görülebilir olmalıdır.
- Duraklardaki ilan, reklam ve bilgilendirme tabelaları keskin kenarlı ve sivri köşeli olmamalıdır (Eyüboğlu, 2008).

Otobüs durakları, taşıt yol seviyesi ile otobüsün üst basamağına göre farklı yükseklikte olduğundan tekerlekli sandalye kullananlar ile diğer engellilerin inme ve

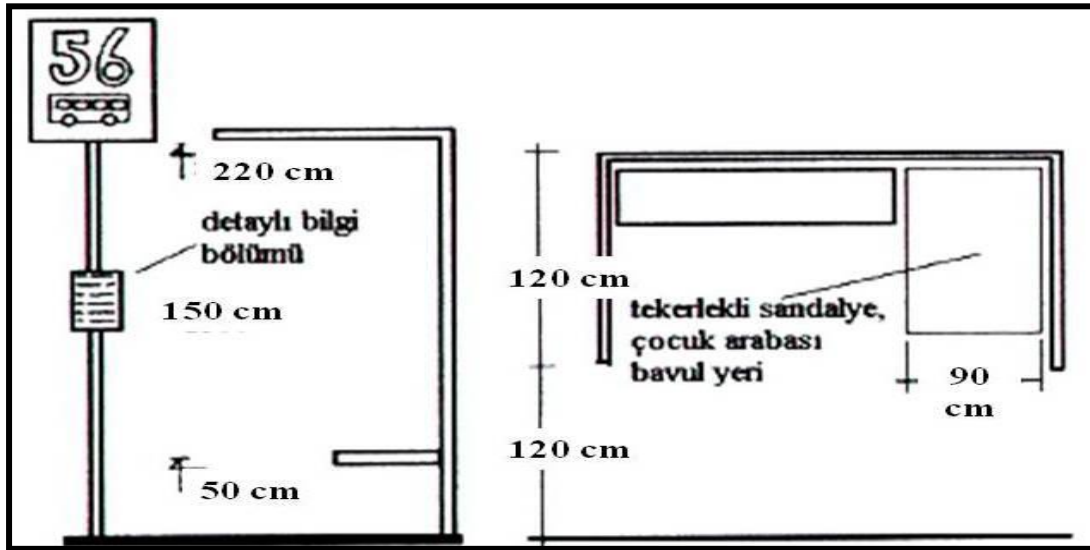


binmelerinde önemli bir engel oluşturmaktadır. TSE (1997)'ye göre engellilerin, Şekil 3.39'da gösterildiği gibi duraklarda otobüse rahat binebilmeleri için, durak kısmı rampa ile taşıt yolundan 20 cm yükseltilmeli ve 30 cm döşeme kotuna sahip otobüse kolay giriş sağlanmalıdır (Müftüoğlu, 2006).



Şekil 3.39. Otobüse kolay biniş için yükseltilmiş kaldırım (Müftüoğlu, 2006).

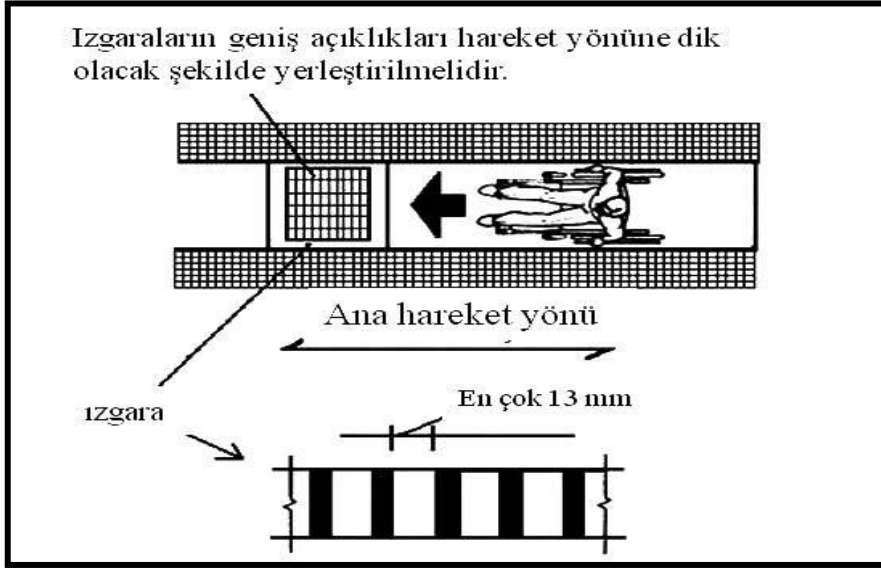
CCPT (Central Co-Ordinating Committee For The Promotion Of Accessibility) (1990)'ye göre ulaşım durakları uzaktan algılanabilmelidir. Durak işareti uzaktan algılanabilecek şekilde yerleştirilmeli ve üzerinde hareket saatlerini belirten bilgiler olmalıdır. Bu bilgilerin bulunduğu bölümün yüksekliği yerden 1500mm daha yukarıda olmamalıdır. CCPT (1990)' ye göre Şekil 3.40'da bir otobüs durağının sahip olması gereken en az ölçüler verilmektedir (Yavaş, 2002).



Şekil 3.40. Bir otobüs durağının sahip olması gereken en az ölçüler (Yavaş, 2002).

### 3.4.8.5. Izgaralar

Izgaralar tekerlekli sandalye kullanıcılarına, baston ve koltuk değneği kullanıcılarına, bebek arabalı ailelere, yüksek topuklu kadınlara tehlike yaratmamalıdır. Izgaralar yol yüzeyiyle aynı hizada olmalı, döküm motifleri 13 mm'den daha dar olmamalıdır. Verhe (1995)'ye göre yaya yolları ve kaldırımlarda kullanılan izgaraların geniş açıklıkları ana hareket yönüne dik olacak şekilde yerleştirilmelidir (Şekil 3.41) (Müftüoğlu, 2006).



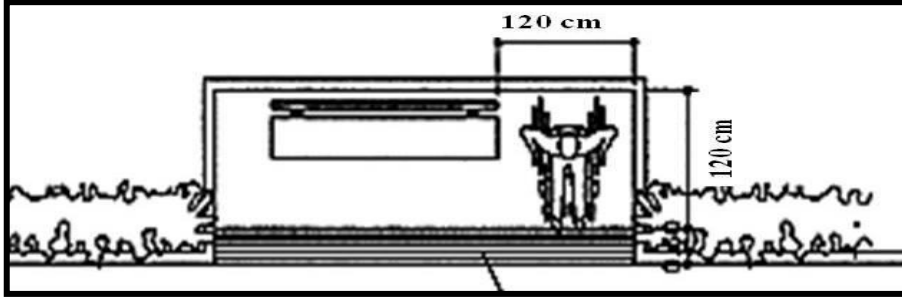
Şekil 3. 41. Verhe (1995)'ye göre yaya yolu ve kaldırım üzerinde yer alan izgaralar (Müftüoğlu, 2006).

### 3.4.8.6. Oturma Birimi

İnsanların kentsel donatı birimlerinden en iyi şekilde faydalanabilmeleri için ihtiyaçlarının neler olduğunu belirlemek gerekir. Engellilerin kentsel dış mekanlarda oturacakları alanlarla ilgili detaylar çevresel düzenlemelerde genellikle ihmal edilmektedir.

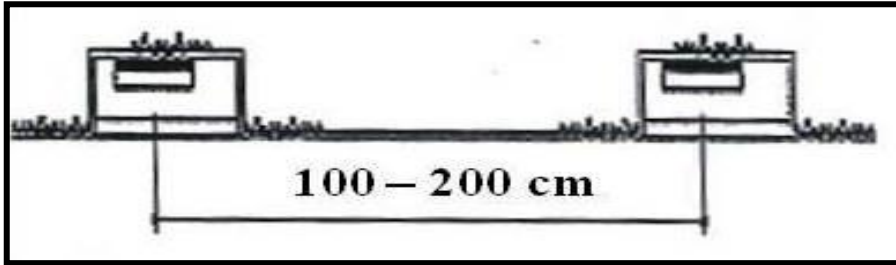
Oturma birimleri kentsel donatı birimlerinin en önemli kısmını oluşturmaktadır. Bunlar sosyal iletişim kurma, dinlenme, yemek yeme ve çevreyi gözlemleme alanları olarak işlev yaparlar (Eyüboğlu, 2008). Stoneham ve Thoday (1996)'e göre oturma birimleri rahat ve erişebilir olmalı, tasarlanırken sabit oturma birimlerinin yanında tekerlekli sandalyenin yerleşebileceği, manevra yapabileceği genişlikte alanlara yer verilmelidir. Oturma biriminin önünde seviye farklılığı olmamalıdır (Erkesim, 1999).

Tekerlekli sandalye kullanan engelliler kentsel dış mekanlarda sık sık durup dinlenebilecekleri ellerindeki paketlerini koyabilecekleri yer arayışı içindedirler. Bir dinlenme alanının tasarımı yapılırken Şekil 3.42'de olduğu gibi oturma elemanlarının yanında tekerlekli sandalye için 120x120cm alan bulunmalıdır (Müftüoğlu, 2006).



Şekil 3. 42. Oturma biriminin yanında tekerlekli sandalye için gerekli alan ölçüsü (Anonim, 2009j).

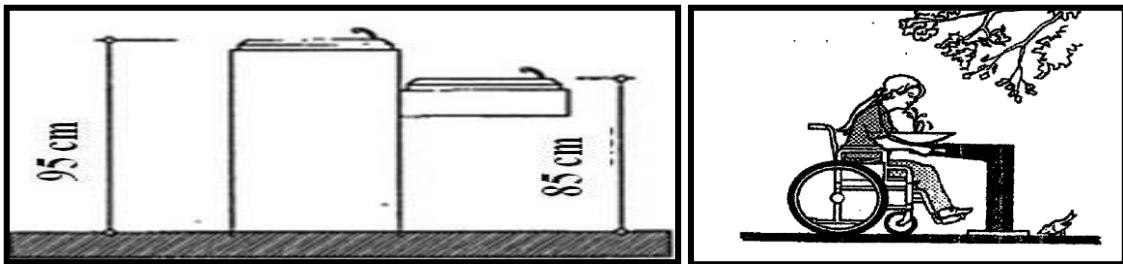
Şekil 3.43'te görüldüğü gibi parklarda ve yoğun olan rekreasyon alanlarında yaya sirkülasyonuna engel olmayacak şekilde kaldırım kenarına her 100m'de bir dinlenme alanları ve banklar yapılmalıdır (Eyüboğlu, 2008).



Şekil 3. 43. Oturma birimleri arasındaki uygun mesafe (Anonim, 2009k).

#### 3.4.8.7. Su İçme Birimi

Su içme birimleri etkinlik alanlarında kullanılması gereken önemli elemanlardır. Bunlar çocuklar, tekerlekli sandalye kullananlar ve ayakta duran kişilere uygun olarak tasarlanmalıdır (Müftüoğlu, 2006). Grup içinde yerleştirilen su içme elemanlarından bir tanesi engelliye göre yapılmış olmalıdır. Su içme elemanlarının muslukları için uygun bir yükseklik olan 95 cm'de yerleştirilmelidir. Su içme elemanları biri engelli insanlar için uygun olan yaklaşık 85 cm ve diğeri engelli olmayan insanlar için yaklaşık 90 cm olan ayrı yükseklikte iki fiskiyeli olabilir (Şekil 3.44) (Özcan, 2008).

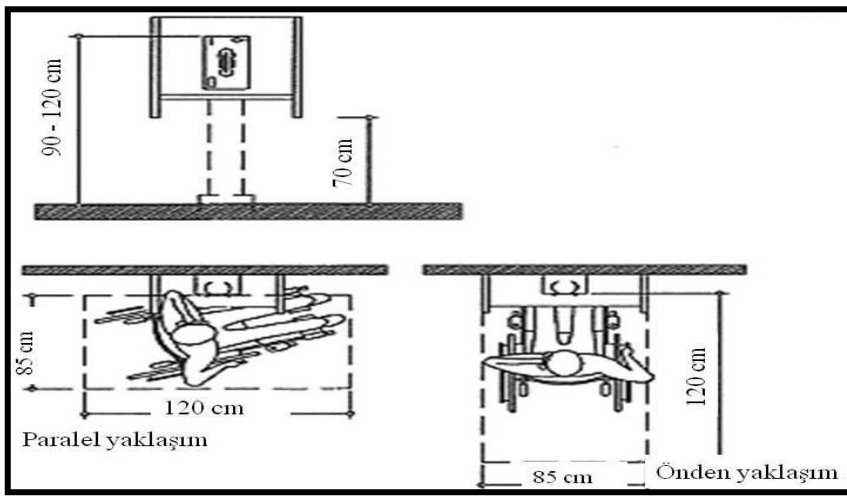


Şekil 3. 44. Council (1996)'a göre farklı düzeydeki su içme elemanı (Müftüoğlu, 2006).

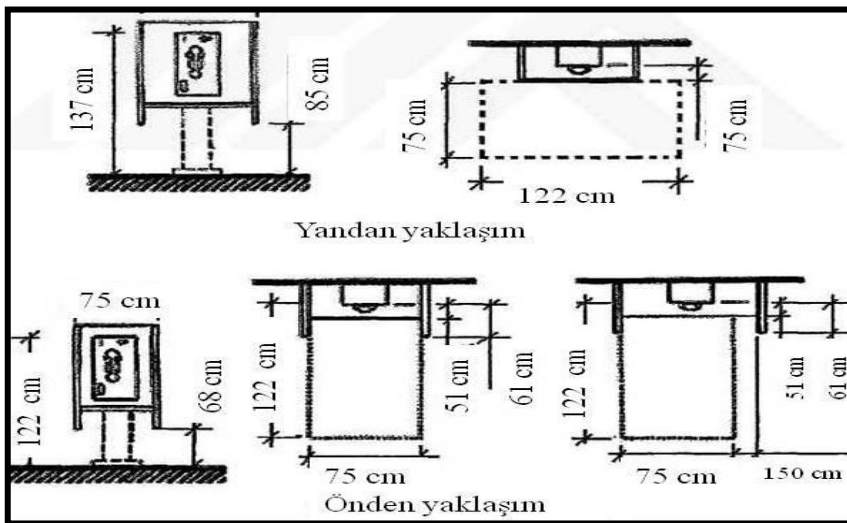
### 3.4.8.8. Telefon Kabinleri

Halka açık olarak yapılmış olan telefon kabinlerinden en az biri engellilere uygun olarak tasarlanmalıdır (TSE, 1999). Telefon kabinlerinde tekerlekli sandalye kullanan bedensel engelli için dışa açılan kapı, kabinlere tekerlekli sandalyenin sığabileceği yeterli alan ve yeterli baş mesafesine ihtiyaç vardır- baş yüksekliği 120 cm olmalıdır (Şekil 3.45) (Özcan, 2008).

Yandan yaklaşımda telefonun yerden yüksekliği 137 cm'den, önden yaklaşımda ise telefonun yerden yüksekliği 122 cm'den daha fazla olmamalıdır (Şekil 3.46). Telefonlar mümkün olduğunca yoğun gürültü ve trafik akışı olan alanlardan uzak bir yerde bulunmalıdırlar.



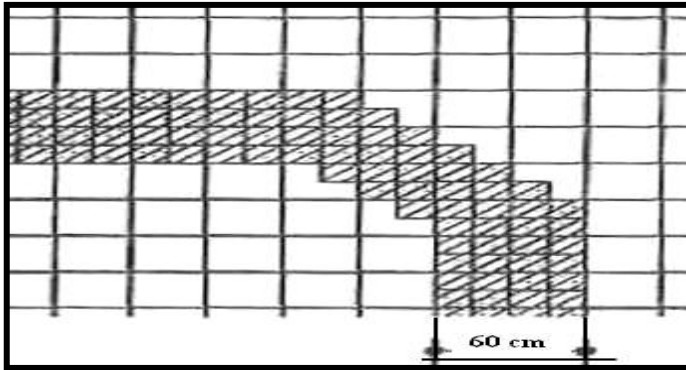
Şekil 3. 45. Tekerlekli sandalyenin telefon kabinine paralel ve önden yaklaşım ölçüleri (Anonim, 2009l).



Şekil 3. 46. Telefon kabinine yandan ve önden yaklaşım için gerekli olan ölçüler (Yavaş, 2002).

### 3.4.8.9. Yüzey Elemanları

TSE (1991)'ye göre engellilerin rahat hareketini sağlamak için merdiven ve rampalar kadar önemli diğer bir konuda kullanılan yüzey malzemeleridir. Bir yaya mekanının yüzeyi ve yüzey kaplaması engeller oluşturmamalıdır. Yaya yolu kaplaması, kaymayı önleyici ve dolaşımı kolaylaştırıcı olmalı, yollardaki basamak vb. yol sathındaki ani seviye değişiklikleri, kesilmeyen sürekli ve aynı seviyede zemin oluşturulmalıdır (Erkesim, 1999). Kumlu veya kaygan yüzeylere yağmur, kar gibi yağışlar düşünce yalnız elverişsiz olmakla kalmaz bazılarında yolun kullanılmasını da imkansız kılar (Polat, 1998). Şekil 3.47'de görüldüğü gibi kullanıcının parklarda yönünü iyi bulabilmesi için ana park yolları ve ikincil yolların yüzey malzemesinin birbirinden farklı olması tavsiye edilir, zemin üzerindeki gereksiz değişimlerden kaçınılmalıdır (Eyüboğlu, 2008). Kaldırım rampaları ve yaya geçitlerinde kaymayı önleyecek düz yüzeyler kullanmak gerekmektedir. Şekil 3.48'de olduğu gibi ıslak ve buzlu rampalar tehlikeli olduğu için, dış rampaların temiz ve kuru tutulması gerekmektedir. Yaya geçitlerinde seviye farklılıklarının giderilmesi, varsa da 2 cm'yi geçmemesi, rampalar ve geçit yerleri için kaymayı önleyici düz satırlar kullanılması gerekmektedir (Eyüboğlu, 2008).



Şekil 3. 47. Yön değişimi olan yürüyüş yollarında, rehber şeritler doğrultusunda kademeli bir değişim örneği (Anonim, 2009m).



Şekil 3. 48. Rampaya yerleştirilen kaymayı önleyici yüzey kaplaması (Eyüboğlu, 2008).

Sonuç olarak; tekerlekli sandalye kullanan engellilerin kentsel dış mekanda rahat hareket edebilmesi ve aktivitelere katılabilmesi için, bu alanların belli tasarım ilkeleri ve standartlarına göre tasarlanması gerekmektedir. Tasarımın başarılı olabilmesi için yaya yolu, kaldırımlar ve rampalar ile kent mobilyalarının da engellinin ihtiyacına cevap verecek nitelikte tasarlanması ayrıca bu alanların en iyi şekilde işaretlenerek yönlendirme sağlanmalıdır.

## **BÖLÜM 4**

### **MATERYAL VE YÖNTEM**

#### **4.1. Materyal**

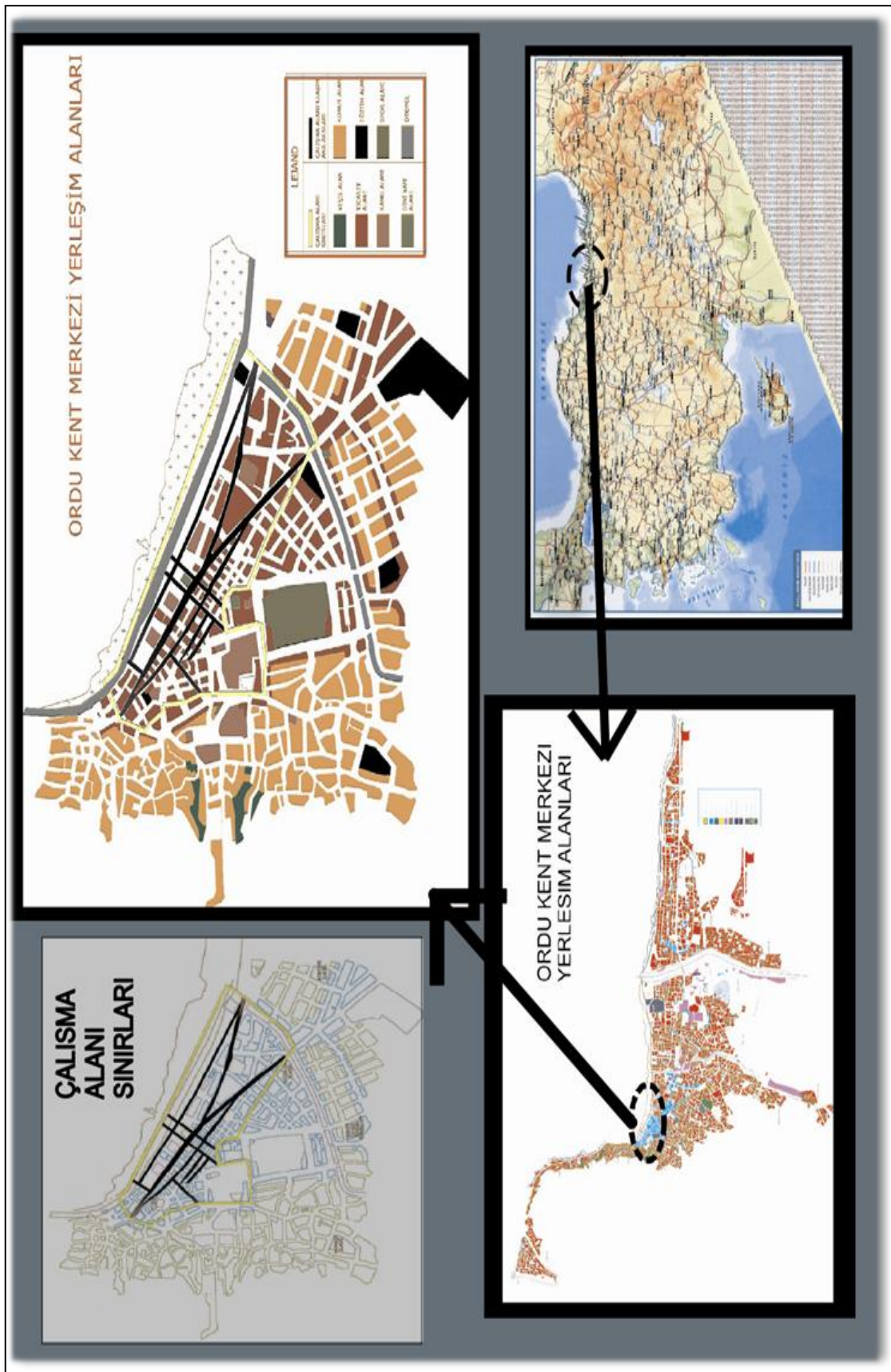
Ordu ili, Türkiye'nin Doğu Karadeniz Bölgesi'nde yer alan, doğusunda Giresun, batısında Samsun, güneyinde Sivas ve Tokat illeri ile komşu bir şehirdir. Bu sınırlar içinde Karadeniz Bölgesi'nin 3. büyük şehri olan Ordu ilinin yüzölçümü yaklaşık 5.963 km<sup>2</sup>'dir (Anonim, 2007c). Ordu ilinin nüfusu TÜİK tarafından yapılan 2009 adrese dayalı genel nüfus sayımına göre 723,507 kişidir. Bunun 362,085'i kadın 361,422'si erkektir. Ordu Merkez ilçe nüfusu 167.829 dir. Sadece kent merkezinde yaşayan nüfus toplamı ise 135.878'dir (Anonim, 2007c).

Araştırma alanı, Şekil 4.1'de gösterildiği gibi kuzeyde Süleyman Felek Caddesi, güneyde Sırrıpaşa Caddesini ve yakın çevresini kapsar. Alanın batı sınırını Kışla Caddesi, doğu sınırını ise Cumhuriyet Caddesi oluşturur.

Ordu'da yaşayan, tekerlekli sandalye kullanan engelli kişilerin kent merkezini kullanırken karşılaştıkları sorunları belirlemeye yönelik yapılan araştırma kapsamında araştırma alanı olarak Ordu kent merkezi seçilmiştir. Söz konusu alan kent merkezinin en yoğun olarak kullanılan sokaklarını içerisine alır. Kent merkezlerinin özelliği olarak pek çok aktiviteyi barındırması, çok sayıda kamusal açık ya da kapalı alan bulunması, yoğun yaya kullanımı içermesi, ulaşım açısından en kolay erişilebilir yer olması hususları bu çalışmada kent merkezinin seçilmesinde etkili olmuştur.

Ordu kent merkezinde seçilen mekanları kapsayan Ordu kent merkezi yerleşim alan haritası, Türkiye Standartlar Enstitüsü tarafından yayınlanmış olan engellilerle ilgili kullanım standartları, Ordu Bedensel Engelliler Derneği'nden temin edilen kent merkezinde yaşayan engelli birey sayısı verileri ile uluslararası sözleşmeler ve araştırma konusunu kapsayan yasalar çalışmanın diğer materyallerini oluşturmaktadır.

Türkiye'den ve yurtdışından tekerlekli sandalye kullanan engellilere uygun kentsel dış mekan tasarım örnekleri, araştırma konusu ile paralellik gösteren konularda yapılmış yayınlar (kitap, dergi, araştırma raporları, bildiri, makale, vb.) ve Ordu kenti ile yerleşim alan haritası, belgeler ve yazılı kaynaklar da çalışmanın materyalleri arasındadır. Aynı zamanda tekerlekli sandalye kullanan engellilerin kentsel dış mekanda karşılaştıkları sorunları görsel olarak tespit edebilmek için çekilmiş alan fotoğrafları ile Archicad Graphisoft ve Corel Draw çizim programları materyallerin önemli bir kısmını oluşturmaktadır.



Şekil 4. 1. Çalışma alanının Türkiye haritasında yeri, Ordu kent merkezi yerleşim alanları ve çalışma alanı sınırları.



Pilot çalışma alanı olarak belirlenen alanın Türkiye haritasında yeri, Ordu kent merkezi yerleşim alanları ve çalışma alanı sınırları Şekil 4.2.' de gösterilmiştir.



Şekil 4. 2. Ordu ili kent merkezi haritası (Anonim, 2007d).

#### 4.2. Yöntem

Tekerlekli sandalye kullanan engelli insanların kentsel dış mekanlardaki gereksinimlerinin tüm yönleriyle değerlendirilmesi ve çözüm önerilerinin sunulabilmesi için yapılan araştırmada kullanılan yöntem Çizelge 4.1'de gösterilmiştir.

Birinci aşamada veri toplama ve literatür araştırması yapılmıştır. Üniversite kütüphanesi, internet bilgi ortamı, 8 Aralık 2008 tarihinde İstanbul'da düzenlenen engelliler fuarından elde edilen çeşitli kaynaklar, Ordu Bedensel Engelliler Derneği'nden temin edilen veriler ile önceden yapılmış engelliler ve kentsel dış mekan tasarımı konularını kapsayan çalışmalar veri toplama aşamasının bir kısmını oluşturmaktadır. Araştırma alanı olan Ordu kent merkezi ile ilgili olarak Ordu Belediyesi tarafından Ordu kent merkezi yerleşim alan haritası temin edilmiştir. Ordu kent merkezinde kuzeyde Süleyman Felek Caddesi, güneyde Sırrı Paşa Caddesi, batıda Kışla Caddesi ve doğuda Cumhuriyet Caddesi sınırları içinde kalan bölge araştırma alanını oluşturmaktadır. Arazi çalışması kapsamında tasarım açısından yetersiz veya yanlış düzenlenmiş bölgeleri

gösteren 370 adet fotoğraf çekimi yapılmıştır. 370 adet fotoğraftan 26 adeti konu başlıklarına göre seçilerek kullanılmıştır. Fotoğraf seçimi yapılırken, düzenlenmesi gereken alanların tekerlekli sandalye kullanan engelli bireylerin ihtiyaçlarını yeterli düzeyde karşılamadığı ve bu alanların kullanım yoğunluğu dikkate alınmıştır.

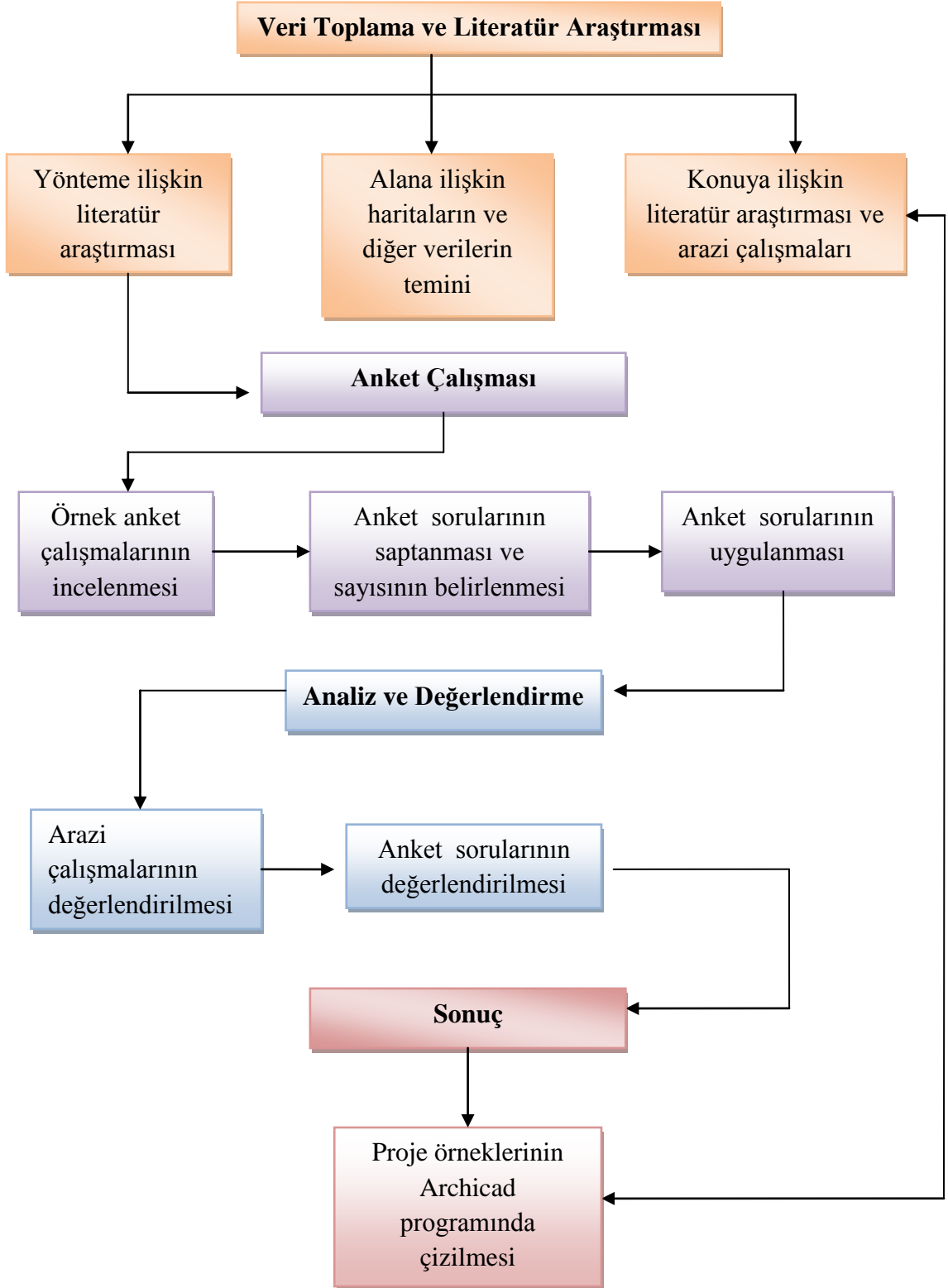
İkinci aşamada ise anket çalışması yapılmıştır. Araştırma konusu ile ilgili önceden yapılmış örnek anketler incelenmiştir. Araştırmanın amacına yönelik olarak anket soruları ve sayıları belirlenmiştir. Ordu Bedensel Engelliler Derneği'ne kayıtlı üye sayısı 76'dır. Bu bireylerin 27'si Ordu kent merkezinde yaşamaktadır. Hazırlanan anketler Ordu kent merkezinde ve merkezin yakın çevresinde yaşayan, tekerlekli sandalye kullanan 45 bedensel engelliye bire bir uygulanmıştır. 45 kişilik bedensel engelli grubu; 15 kişi Ordu Bedensel Engelliler Basketbol Takımı, 24 kişi Ordu Bedensel Engelliler Derneği üyeleri ile Sırrı Paşa Caddesi'nde rastgele karşılaşılan 6 kişiden oluşmaktadır.

Anket çalışması tekerlekli sandalye kullanan bedensel engelliye ulaşılamamış olmasından dolayı 45 kişiye uygulanabilmiştir. 17 sorudan oluşan anket çalışması 45 bedensel engelli kişiye uygulanmıştır. Anket uygulaması basketbol takımı grubu için basketbol antrenmanı sırasında kapalı spor salonunda yapılmıştır. Bedensel Engelliler Derneği üyelerine uygulanan anket çalışması dernek binasında yapılmıştır. Bu kişilerin 13 tanesine aynı gün içerisinde ulaşılmıştır. Dernek üyelerinden 11 kişiye ise evlerine ziyaret yapılarak ulaşılmaya çalışılmıştır. 6 bedensel engelli kişiye rastgele yapılan anket uygulaması ise Sırrıpaşa Caddesi'nde araştırma konusu ve amacı anlatılarak yapılmıştır. Anket çalışması ile Ordu'da yaşayan tekerlekli sandalye kullanan engellilerin kentsel dış mekanlarda karşılaştıkları sorunların neler olduğu belirlenmiştir.

Üçüncü aşamada analiz ve değerlendirme yapılmıştır. Araştırma alanında çekilen fotoğraflar değerlendirilmiş ve mevcut duruma göre sorunların neler olduğu tespit edilmiştir. Tasarımı yönlendiren ilkelerden birisi de kullanıcıların ihtiyaçları ve istekleri olduğu için kullanıcıların kendi açısından sorunları ve çözüm önerileri anketlerle belirlenmiş olup tasarımlara yol gösterici olmuştur. Anket sonuçları analiz edilerek grafiklendirilmiştir.

Sonuç aşamasında tekerlekli sandalye kullanan engellilerin öncelikli olarak düzenlenmesini istedikleri alanları dikkate alarak tasarım önerileri geliştirilmiştir. Tasarımlar eskiz aşamasından sonra mimari tasarım ve çizim programı olan Archicad Graphisoft ile görselleştirilmiştir. Tasarım projeleri hazırlandıktan sonra vektörel bir program olan Corel Draw ile proje sunum paftası hazırlanmıştır. Pafta düzenlemesinde alan fotoğrafı, önerilen tasarım proje planı ve projenin 3 boyutlu görünümü bulunmaktadır.

Çizelge 4. 1. Çalışmanın akış şeması



## **BÖLÜM 5**

### **ARAŞTIRMA BULGULARI VE TARTIŞMA**

#### **5.1. Çalışma Alanı ile İlgili Anket Sonuçları**

Anket çalışması ile Ordu'da yaşayan tekerlekli sandalye kullanan engellilerin kentsel dış mekanlarda karşılaşmış oldukları sorunların neler olduğunun belirlenmesi hedeflenmiştir. Anketin ilk 10 sorusunda ki amaç, Ordu'da yaşayan tekerlekli sandalye kullanan engellilere ilişkin demografik özelliklerin ortaya konulmasıdır. Böylece engellilerin yaş gruplarına göre dağılımları belirlenerek engellilik türlerine göre gruplandırılmıştır. Bu noktada kişinin doğuştan mı ya da sonradan mı bedensel engelli olup olmadığı, sonradan engelli olmuş ise nedenlerini ortaya koymak amaçlanmaktadır. Ayrıca kişinin eğitim düzeyi ve mesleği ile hangi statüde olduğu, kişinin çalışıp çalışmadığı veya ne tür işlerde çalışabildiği tespit edilmiştir. Anketin diğer bölümündeki sorular, öncelikle kişinin kent merkezinde bedensel engelinden dolayı karşılaştıkları sorunları belirlemeye yönelik olarak hazırlanmıştır. Daha sonraki sorular ise; kent merkezlerinden engellilerin faydalanıp faydalanmadığını belirlemek ve faydalanamıyorlarsa bunların nedenlerini vurgulamak amaçlanmıştır. Son olarak da kişinin bir aktivite alanından neler beklediğini veya yapılmasını istediği özel tasarımların olup olmadığı irdelenmiştir (Bkz. Ek1).

Araştırma alanında yapılan anket çalışması sonucunda Ordu kent merkezinde yapılacak tasarımlara veri teşkil edecek sonuçlar elde edilmiştir. Tüm bu sonuçlar ve değerlendirmeleri aşağıda detaylı bir şekilde incelenmiştir.

Ankete katılan bireylerin yaş oranları değerlendirildiğinde % 48,9 oranla (22 kişi) 25 – 40 yaş arası engelli grubu bütün içinde en büyük paya sahip olduğu belirlenmiştir. Bu grubu takip eden 19 - 24 yaş grubu % 24,4'lük oranla 2. sırada yer almaktadır. % 22,2 oranla (10 kişi) 41-55 yaş grubu 3.sıradadır. 6-14 ile 55 ve üzeri yaş grubundan bireye ulaşılamadığı için anket değerlendirme tablosunda yer almamıştır (Çizelge 5.1).

Çizelge 5. 1. Ankete katılanların yaş grubuna göre dağılımı

<b>Yaş Grubu</b>	<b>Katılımcı</b>	<b>Dağılım (%)</b>
15 – 18	2	% 4,4
19 – 24	11	% 24,4
25 – 40	22	% 48,9
41 – 55	10	% 22,2

Araştırma yapılan deneklerin cinsiyete göre dağılımları Çizelge 5.2’de sunulmuştur. Bu tabloya göre katılımcıların % 57,8’ini (26 kişi) erkek engelli grubu oluşturmaktadır. Denekler arasında % 42,2 orana sahip kadınlar ise 19 kişidir. Bunun nedeni olarak kadın engellilerin kentsel dış mekan rekreasyonlarında aktif olmadıkları ve katılımlarının az olmasıdır.

Çizelge 5. 2. Ankete katılanların cinsiyete göre dağılımı

<b>Cinsiyet</b>	<b>Katılımcı</b>	<b>Dağılım</b>
Kadın	19	% 42,2
Erkek	26	% 57,8
Toplam	45	% 100

Ankete katılan tekerlekli sandalye kullanan engelliler medeni durumlarına göre değerlendirildiğinde % 51,1’ inin (23 kişi) bekar, % 44,4’ünün (20 kişi) evli olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Katılımcılar arasında boşanmış ve dul bireylere rastlanmamıştır (Çizelge 5.3).

Çizelge 5. 3. Ankete katılanların medeni duruma göre dağılımı

<b>Medeni Durumu</b>	<b>Katılımcı</b>	<b>Dağılım</b>
Evli	20	% 44,4
Bekar	23	% 51,1
Evli/Ayrı Yaşıyor	1	% 2,2
Diğer	1	% 2,2

Yapılan anket sonucunda Ordu’da yaşayan katılımcı sayısının çoğunun 20 yıldan uzun süredir araştırma alanında yaşamakta olduğu görülmektedir. Bu istatistik anket yapılan katılımcı sayısının alanı iyi bilmesi açısından önemlidir.

Çizelge 5. 4. Ankete katılanların Ordu’da yaşadıkları yıllara göre dağılımı

<b>Yaşadığı Yıl Aralığı</b>	<b>Katılımcı</b>	<b>Dağılım</b>
5 – 10 yıl	2	% 4,4
10 – 15 yıl	3	% 6,7
20 yıldan fazla	40	% 88,9

Anket katılımcılarının eğitim durumları değerlendirildiğinde engelinden dolayı 3 kişinin okur – yazar olmadığı, 2 kişinin ilkokul mezunu, 8 kişinin ortaokul, 19 kişinin lise, 5 kişinin yüksekokul ve 7 kişinin üniversite mezunu olduğu saptanmıştır (Çizelge 5.5). Denekler arasında özel eğitim merkezlerine giden engelliye rastlanamamıştır. Eğitim seviyesi yüksek olan bireyler ile eğitim seviyesi düşük olan bireylerin araştırma konusuna yaklaşımları sorunlu alanlar için yapılacak çözüm öneri açısından farklı olabilir. Katılımcılar içinde % 42,2' lik oranla lise eğitimi almış ya da almakta olan birey sayısının kentsel dış mekan tasarımlarına yön vermesi bakımından önemli bir paya sahip olduğu söylenebilir.

Çizelge 5. 5. Ankete katılanların eğitim durumuna göre dağılımı

<b>Eğitim Durumu</b>	<b>Katılımcı</b>	<b>Dağılım</b>
Okur – yazar değil	3	% 6,7
Okur – yazar	1	% 2,2
İlkokul	2	% 4,4
Ortaokul	8	% 17,8
Lise	19	% 42,2
Yüksek okul	5	% 11,1
Üniversite	7	% 15,6

Ankete katılan bireylerin engellilik nedenleri incelendiğinde % 17,8 oranla hastalık ve yanlış tedavi (9 kişi) ile çocuk felcinin (9 kişi) eşit oranda engellilik nedeni olduğu görülmüştür. Ancak % 24,4'ü (11 kişi) iş kazası sonucu engelli olmuşlardır. Denekler arasında % 15,6'lık (7 kişi) kısmının doğuştan engelli olduğu saptanmıştır (Çizelge 5.6). Bu sonuçlara göre herhangi bir bireyin sonradan hastalık veya yanlış tedavi, çocuk felci, trafik kazası veya iş kazası durumlarından dolayı engelli adayı olduğu söylenebilir.

Çizelge 5. 6. Ankete katılanların engelli nedenlerine göre durumları

<b>Engellilik Nedeni</b>	<b>Katılımcı</b>	<b>Dağılım</b>
Doğuştan	7	% 15,6
İş kazası	11	% 24,4
Trafik kazası	7	% 15,6
Hastalık veya yanlış tedavi	8	% 17,8

Çocuk felci	9	% 20
Sportif yaralanmalar	3	% 6,7

Kullanılan tekerlekli sandalye türleri incelendiğinde katılımcılardan 41 kişinin manuel tekerlekli sandalye kullandığı gözlenmiştir. 4 kişi ise otomatik tekerlekli sandalye kullanmaktadır (Çizelge 5.7). El gücüyle çalışan manuel tekerlekli sandalye kullanıcıları kentsel dış mekanları kullanırken daha fazla zorlanmaktadırlar.

Çizelge 5. 7. Ankete katılanların kullandığı tekerlekli sandalye türüne göre dağılımı

<b>Tekerlekli Sandalye Türü</b>	<b>Katılımcı</b>	<b>Dağılım</b>
Manuel tekerlekli sandalye	41	% 91,1
Otomatik tekerlekli sandalye	4	% 8,9

Ankete katılan tekerlekli sandalye kullanan engellilerin % 36'sının (16 kişi) hiç çalışmadığı sonucuna varılmıştır. % 22'sinin (10 kişi) emekli olduğu, % 18'sinin (8 kişi) ise işsiz olduğu tespit edilmiştir. Ancak çalışanlar grubu olarak değerlendirildiğinde % 7'sinin (3 kişi) kamu kurumunda çalıştığı gözlemlenmiştir (Çizelge 5.8). Emekli bireyler ise emeklilik öncesinde çalıştığı işyerine ulaşım konusunda yaşadıkları sıkıntıların bilincinde olmaları araştırma konusu için önemlidir.

Çizelge 5. 8. Ankete katılanların meslek durumuna göre dağılımı

<b>Mesleklere Göre Dağılım</b>	<b>Katılımcı</b>	<b>Dağılım</b>
Kamu kurumunda çalışıyor.	3	% 7
Tam zamanlı olarak özel bir kurumda çalışıyor.	1	% 2
Tam zamanlı olarak serbest çalışıyor.	2	% 4
Emekli	10	% 22
İşsiz	8	% 18
Hiç çalışmamış	16	% 36
Öğrenci	5	% 11

Ankete katılan tekerlekli sandalye kullanan engellilerin kentsel dış mekanda bağımsız hareket edebilme durumu incelendiğinde % 46,7'lik ( 21 kişi) gibi büyük bir oranı dışarı çıkarken bir başkasının yardımına kısmen gerek duymaktadır. Engelli bireyin merdivenleri kullanmak ve karşıdan karşıya geçmek istediğinde yanında bir başkasının

yardımına kısmen ihtiyaç duyduğu sonucuna varılmıştır. % 28,9'unun (13 kişi) ise kentsel dış mekanda bağımsız hareket edebilme durumunda bir başkasının yardımına büyük ölçüde ihtiyaç duymakta olduğu anlaşılmıştır (Çizelge 5.9). Kısmen ya da büyük ölçüde yardım duyma ihtiyacının olması, kentsel dış mekanların ve buraya ulaşımalarının engelli bireye göre tasarlanmadığını ortaya koymaktadır. Kentsel dış mekan tasarımlarının engelli bireyleri düşünerek onların bu mekanlara ulaşımını kolaylaştıracak şekilde yapılması gerekir.

Çizelge 5. 9. Ankete katılanların kentsel dış mekanlarda bağımsız hareket edebilme durumu

<b>Bağımsız hareket edebilme durumu</b>	<b>Katılımcı</b>	<b>Dağılım</b>
Bir başkasının yardımına gerek duymuyorum.	10	% 22,2
Bir başkasının yardımına kısmen gerek duyuyorum (örneğin; merdiven inip çıkarken, karşıdan karşıya geçerken v.b.).	21	% 46,7
Bir başkasının yardımına büyük ölçüde gerek duyuyorum.	13	% 28,9
Yanımda sürekli birisinin olması gerekiyor.	2	% 2,2

Ankete katılan engellilerin büyük bir kısmı yani % 60'ı (27 kişi) zorunlu ihtiyaçlarını gidermek amacıyla konut dışına çıkmakta olduğu anlaşılmıştır. Okula ve işe gitmek amacıyla konut dışına çıkanların oranı % 13,3'ü ( 6 kişi) okula gitmek ve % 13,3'ü (6 kişi) ise işe gitmek amacıyla dışarı çıkmaktadır. Anket sonucuna göre açık mekanları kullanan birey sayısının oldukça az olduğu görülmektedir. Diğer sosyal aktiviteler için nisbeten açık mekanları kullanma oranlarına göre çok az bir farklılık görülmektedir. Bu sonuçlar Ordu'da çevre tasarımının tekerlekli sandalye kullanan engelli bireyleri kısıtladığını ortaya koymaktadır. (Çizelge 5.10). Çünkü mevcut düzenlemeler engelli bireylerin sosyalleşmesine izin vermemektedir. Ordu kentinde sahil kenarında vakit geçirenlerin oranı % 4,4 (2 kişi) dür.

Çizelge 5. 10. Ankete katılanların konut dışına çıkma sebeplerine göre dağılım

<b>Konut Dışına Çıkma sebepleri</b>	<b>Katılımcı</b>	<b>Dağılım</b>
İşe gitmek için	6	% 13,3
Okula gitmek için	6	% 13,3



Zorunlu ihtiyaçlarını gidermek için	27	% 60
Açık havada parklarda ve sahil kenarında vakit geçirmek için	2	% 4,4
Alışveriş, sinema, tiyatro v.b. sosyal aktiviteleri gerçekleştirmek için	4	% 8,9

Bir diğer soruda ise ankete katılan deneklerin buldukları binalardan dışarı rahat çıkabilme durumları incelenmeye çalışılmıştır. Anket sonuçlarına göre engellilerin sadece % 20'si (9 kişi) sorun yaşamadığını belirtirken % 80'ni ise çeşitli nedenlerle dışarı çıkarken sorunlarla karşılaştığını belirtmiştir (Çizelge 5.11).

Çizelge 5. 11. Ankete katılanların binadan rahat çıkabilme durumu

<b>Binadan Rahat Dışarı Çıkabilme Durumu</b>	<b>Katılımcı</b>	<b>Dağılım</b>
Evet	9	% 20
Hayır	36	% 80

Binadan rahat çıkabilme durumu değerlendirildiğinde % 55,6' lık oranın (25 kişi) bina girişinde merdiven kenarında rampanın yer almadığını belirtmiştir. Engelli bireyin evinden çıkmak istediğinde karşısına çıkan ilk engel bina girişidir. Kişi yardım almadan binadan çıkamadığı için kentsel dış mekana ulaşamamakta ve böylece sosyal hayata katılamamaktadır. %13,3 orana sahip birey grubunun buldukları binada giriş kapısı uygun olduğu halde asansör bulunmadığı için binadan rahat çıkamadığı görülmüştür. Engelli bireyin kentsel dış mekanı kullanabilmesi için öncelikli olarak yaşadıkları konutların girişinin uygun tasarlanmış olması gerekir (Çizelge 5. 12).

Çizelge 5. 12. Ankete katılanların binadan rahat çıkamama nedenlerine göre dağılım

<b>Binadan rahat çıkamama nedenleri</b>	<b>Katılımcı</b>	<b>Dağılım</b>
Bina içerisinde asansör yok	6	% 13,3
Var olan asansör kullanıma uygun değil	1	% 2,2
Binanın giriş kapısının genişliği yeterli değil	1	% 2,2
Bina girişinde merdiven kenarında rampa yer almıyor	25	% 55,6
Var olan rampa kullanıma uygun değil	3	% 6,7
Diğer	1	% 2,2

Kent merkezini kullanan bedensel engellilerin, kent merkezindeki yaya geçitleri, yaya kaldırımları ve yaya yollarında karşılaştıkları sorunları belirlemeye yönelik anket sorusuna verilen cevaplardan engellilerin tamamının çeşitli sorunlarla karşılaştığı bilgisine ulaşılmıştır.

Katılımcılara kaldırım ve yaya yollarında karşılaştıkları sorunların neler olduğu sorulmuştur (Çizelge 5.13). Anket sonucunda Ordu’da kaldırım ve yaya yollarında karşılaşılan en önemli problemin % 40 oranla kaldırımların üzerinde hareket etmeye uygun olmaması ve bunu % 37,8’lik oranla kaldırım rampalarının yetersiz ve uygun standartta olmaması takip etmektedir.

Çizelge 5. 13. Ankete katılanların kaldırım ve yaya yollarında karşılaştıkları sorunlar

<b>Kaldırım ve yaya yollarında karşılaştıkları sorunlar</b>	<b>Katılımcı</b>	<b>Dağılım</b>
Kaldırım genişlikleri uygun değil.	5	% 11,1
Kaldırımlar üzerinde hareket etmeye uygun değil.	18	% 40
Yollar bakımsız, tümsek ve çukurlar var.	3	% 6,7
Yollardaki kaldırım rampaları yetersiz ya da engellinin kullanabileceği standartta değil.	17	%37,8
Tekerlekli sandalye kullanan engelliler için kaldırımlarda dönüş alanı yeterli genişlikte değil.	2	% 4,2

Diğer soruda ise anket katılımcılarının yaya geçitlerini sorunsuz kullanabilme durumu incelenmiştir. Ankete katılan engellilerin % 95,6’sı ( 43 kişi) sorun yaşadıklarını belirtmişlerdir (Çizelge 5.14).

Çizelge 5. 14. Ankete katılanların yaya geçitlerini sorunsuz kullanabilme durumları

<b>Yaya geçitlerini sorunsuz kullanabilme durumu</b>	<b>Katılımcı</b>	<b>Dağılım</b>
Evet	2	% 4,4
Hayır	43	% 95,6

Bir önceki soruda ankete katılımcıların yaya geçitlerini kullanırken sorunlarla karşılaştıklarını belirten bireylerin cevaplarına göre Çizelge 5.17 oluşturulmuştur. Bu sorunların en büyük kısmını yani % 64,4’ünü “Engellilerin kullanabilecekleri uygun geçitlerin olmaması ya da yetersiz olması” cevabı oluşturmaktadır. Yaya geçitlerinin bulunduğu yerlerde kaldırımın taşıt yoluna bağlanabilmesi için 2 ya da 3 yönlü kaldırım

rampası bulunmalıdır. Kaldırım rampalarının olmaması nedeniyle mevcut yaya geçidini kullanmayı zorlaştırdığı söylenebilir. Trafiğin yoğun olduğu yerlerde kademeli geçiş düzenlemesinin olmadığı % 13,3 lük (6 kişi) oran ile belirtilmiştir. Bu alanlarda karşıdan karşıya geçerken engelli bireyin dinlenmesi için refüjde geçişler, dinlenme alanı yapılması gerektiği anlaşılmaktadır.

Çizelge 5. 15. Ankete katılanların yaya geçitlerinde karşılaştıkları sorunlar

<b>Yaya geçitlerinde karşılaşılan sorunlar</b>	<b>Katılımcı</b>	<b>Dağılım</b>
Engellilerin kullanabilecekleri uygun geçitlerin olmaması ya da yetersiz olması	29	% 64,4
Işık sürelerinin engelliler için yetersiz olması	1	% 2,2
Trafiğin yoğun olduğu yerlerde karşıdan karşıya güvenli geçişler yapmak için iki kademeli geçiş düzeni olmaması	6	% 13,3
Yaya geçitlerinin konumları duraklara, alışveriş merkezlerine, sinema, banka v.b. alanlara göre uygun olmaması	2	% 4,4
Işıklı yaya geçitlerinin olmadığı yerlerde çizgilerle belirlenmiş geçit olmaması ya da yetersiz oluşu	4	% 8,9
Yaya alt ve üst geçitlerinde tekerlekli sandalye kullananlar için asansör olmaması	1	% 2,2

Bir başka soruda tekerlekli sandalye kullanan engellilerin kentsel dış mekanlara ulaşmak için kullandıkları araç türünün ne olduğu tespit edilmeye çalışılmıştır. Çizelge 5.16'ya göre engellilerin % 51,1'inin (23 kişi) özel araç kullandığı tespit edilmiştir. % 37,8'i taksi kullandığını belirtmiştir. %11,1'nin (5 kişi) toplu taşıma aracı yani dolmuş ve otobüs kullandıkları görülmüştür.

Çizelge 5. 16. Ankete katılanların kent merkezine ulaşımında kullandıkları araç türüne göre dağılım

<b>Kent merkezine ulaşım için kullanılan araç türü</b>	<b>Katılımcı</b>	<b>Dağılım</b>
Toplu taşıma aracı (dolmuş, otobüs)	5	% 11,1
Taksi	17	% 37,8
Özel araç	23	% 51,1

Tekerlekli sandalye kullanan engelli bireylerin kent merkezine ulaşımında tercih ettikleri araç türlerinin ne olduğu tespit edildikten sonra ulaşımında özel araç ile toplu taşıma ve taksi kullanan bireylerin karşılaştıkları sorunlar 2 başlık altında değerlendirilmiştir. Buna göre özel araçla kent merkezine ulaşımını sağlayan anket katılımcılarının karşılaştıkları sorunların neler olduğu Çizelge 5.17’ de aktarılmıştır.

Kent merkezine ulaşımını özel araçla yapan engellilerin karşılaştıkları sorunların büyük bir kısmını yani % 24,4’ünü (11 kişi) “engellilere uygun otopark alanı olmaması” oluşturmaktadır. Bunun yanı sıra mevcut otoparklarda engellilere uygun tasarımın olmadığı % 22,2 (10 kişi) oranla belirtilmiştir. % 4,4 orana (2 kişi) göre otoparklarda engelliler için uygun rampaların olmaması otopark kullanımını zorlaştırmakta olduğu söylenebilir. % 5’i ise mevcut olan engelli otoparkını, engelli olmayan bireyler tarafından işgal edilmesinden dolayı kullanamadıklarını belirtmiştir.

Çizelge 5. 17. Ankete katılanların özel araçla kent merkezine ulaşımında karşılaşılan zorluklara göre dağılım

<b>Özel araçla kent merkezine ulaşımında karşılaşılan zorluklar</b>	<b>Katılımcı</b>	<b>Dağılım</b>
Engellilere uygun otopark alanı yok	11	% 24,4
Mevcut engelli otopark alanı engelli olmayan bireyler tarafından işgal ediliyor olması	2	% 4,4
Engelli otoparklarında uygun rampalar yok	2	% 4,4
Mevcut otoparklarda engellinin kullanabileceği standartlara uygun tasarım yok	10	% 22,2

Anket katılımcılarının % 11,1’i dolmuşları tercih ederken % 37,8’i taksi kullanmakta olduğunu belirtmiştir (Çizelge 5.16). Dolmuşların bu kadar az oranla tercih ediliyor olmasının sebebi, (% 15,6) engellilerin dolmuşta binip inmelerinde zorluk yaşamaları, (% 69) mevcut durakların engellilere göre tasarlanmamış olması şeklinde açıklanabilir.

Çizelge 5. 18. Ankete katılanların taksi, dolmuş, otobüsle kent merkezine ulaşımında karşılaşılan zorluklar

<b>Taksi, dolmuş, otobüsle kent merkezine ulaşımında karşılaşılan zorluklara</b>	<b>Katılımcı</b>	<b>Dağılım</b>
Durakların tasarımları engellilerin kullanımına uygun	16	% 69

değil.		
Dolmuş ve otobüsler engellilerin kullanımına uygun değil.	5	% 15,6
Diğer	2	% 4,4

Diğer bir soruda ankete katılanların kentsel dış mekanları kullanırken karşılaştıkları sorunların neler olduğu incelenmeye çalışılmıştır. Katılımcıların % 28,9'u (13 kişi) kentsel dış mekanlardan yararlanmak istediklerinde ulaşım yetersiz kaldığını belirtmiştir. İkinci olarak karşılaşılan önemli problem dış mekanlarda kullanılabilir onları kullanımına uygun wc bulunmamasıdır. Engellilerin kentsel dış mekanlardan yararlanma konusunda diğer şikayet ise % 20 lik oranla bu alanlarda kullanıma sunulan kentsel mobilyaların engellilerin kullanacağı nitelikte olmaması ve mekanda hareketi güçleştirecek şekilde uygun olmayan yerlere yerleştirilmesidir. Kentsel dış mekana ulaşmayı sağlayan katılımcıların % 15,6'sı bu alanlarda dinlenmeleri için uygun düzenlemelerin olmadığını belirtmiştir. Bu verilerden yapılaşmış çevre içinde dinlenmek için yeterli rekreasyon alanının bulunmadığı anlaşılmaktadır (Çizelge 5.19).

Çizelge 5. 19. Kentsel dış mekanları kullanırken karşılaşılan sorunlar

<b>Kentsel dış mekanları kullanırken karşılaşılan sorunlar</b>	<b>Katılımcı</b>	<b>Dağılım</b>
Bu alanlara ulaşımında toplu taşıma hizmetleri yetersiz kalıyor	13	% 28,9
Bu alanların konumu toplu taşıma duraklarına uzak kalıyor	1	% 2,2
Bu alanların yakınında engelli otoparkı bulunmuyor	4	% 8,9
Bu alanlardaki kent mobilyaları engellilerin kullanımına uygun değil	9	% 20
Engellilerin kent içinde hareket ederken dinlenebilecekleri uygun düzenlemeler yok	7	% 15,6
Bu alanlarda engellilerin kullanımına uygun WC bulunmuyor	10	% 22,2

Engelli bireylere kentsel mobilyalardan rahat faydalanma durumu sorulmuş % 53,3'ü (24 kişi) bu alanlarda oturma birimlerini, yanında tekerlekli sandalyeye göre uygun alan olmadığı için kullanamadıklarını belirtmişlerdir. Katılımcıların % 20'si bankamatiklerin kullanıma uygun olmadığını söylemiştir (Çizelge 5.20). Anket katılımcılarının % 13,3'üne göre kent merkezinde bilgilendirme işaret ve levhalarının yetersiz, mevcut levhalarında anlaşılır olmadığını sonucuna varılmıştır.

Çizelge 5. 20. Ankete katılanların kentsel mobilyaları kullanırken karşılaştıkları sorunlar

<b>Kentsel mobilyaları kullanırken karşılaştıkları sorunlar</b>	<b>Katılımcı</b>	<b>Dağılım</b>
Oturma banklarının yanında tekerlekli sandalye için uygun alan yer almıyor	24	% 53,3
Telefon kulübeleri engellilerin kullanımına uygun değil	2	% 4,4
Bankamatikler engellilerin kullanımına uygun değil	9	% 20
Bilgilendirme işaretleri ve levhaları yetersiz, anlaşılır değil ya da uygun yerleştirilmemiş	6	% 13,3
Diğer	4	% 8,9

Kentsel dış mekanlarda yer alan bilgilendirme ve işaret levhalarından kentsel mekanlarda hareketliliği nasıl etkilediğini araştırmak için hazırlanan soruya engellilerin % 91,1'i (42 kişi) bilgilendirme ve işaret levhalarından yeterince yararlanamadığını belirtmiştir (Çizelge 5.21).

Çizelge 5. 21. Ankete katılanların bilgilendirme işaret ve levhalarından yararlanabilme durumu

<b>Kentsel dış mekanlarda yer alan bilgilendirme ve işaret levhalarından yararlanabilme durumu</b>	<b>Katılımcı</b>	<b>Dağılım</b>
Evet	4	% 8,9
Hayır	42	% 91,1

Çizelge 5.21'de görüldüğü gibi 42 kişi yararlanamadığını belirtmiştir. Bu soruda ise kentsel dış mekanlarda yer alan bilgilendirme ve işaret levhalarından neden yararlanamadıkları incelenmeye çalışılmıştır.

Çizelge 5.22'ye göre bu konuda en çok şikayet edilen hususun kentsel dış mekânlarda fonksiyonların yerlerini ve bunlara nasıl ulaşılacağını gösteren haritaların yeterli olmadığı görülmüştür. % 42,2'si ise kent merkezinde bilgilendirici ve yönlendirici levha bulunmadığını belirtmiştir.

Bu verilere göre kent merkezinde bilgilendirici levhalar uygun yerlere yerleştirilmeli ve uluslar arası semboller kullanılmalı sonucu ortaya çıkmaktadır. Bilgilendirme işaret ve levhaları açıkça kolay görülebilir ve anlaşılır olmalıdır. İşaretlerin büyüklüğü ise okuma mesafesine göre sağlanmalıdır.

Çizelge 5. 22. Ankete katılanların bilgilendirme ve işaret levhalarından yararlanamama nedenleri

<b>Bilgilendirme ve işaret levhalarından yararlanamama nedenleri</b>	<b>Katılımcı</b>	<b>Dağılım</b>
Kentsel dış mekânlarda fonksiyonların yerlerini ve bunlara nasıl ulaşılabileceğini gösteren haritalar yeterli değil	21	% 46,7
Kent merkezinde yeterli bilgilendirici ve yönlendirici işaretler bulunmuyor	19	% 42,2
İşaret ve levhalarda uluslararası semboller kullanılmıyor	2	% 4,4

Anket katılımcılarına günlük yaşamlarında hayatlarını kolaylaştıracaklarına inandıkları düzenlemelerin öncelik sırasının ne olduğu sorulmuştur. Katılımcıların % 66,7'si (30 kişi) 1. Öncelikli düzenleme yapılması istenen alan olarak ulaşım alt yapısını olduğunu belirtmiştir. % 28,9'u (13 kişi) bina yakın çevresi ve girişinin tasarlanmasını istemiştir. % 4,4'ü (2 kişi) ise kentsel dış mekanların tasarımını yani parklar, bahçeler, otopark, çocuk oyun alanlarının tasarımını istediği görülmektedir (Çizelge 5.23). Bu verilere göre engelli bireylerin kentsel dış mekana erişebilmesi için öncelikle ulaşımın sağlanması gerektiği anlaşılmaktadır. Bu sorudan çıkarılan diğer önemli sonuç bina yakın çevresi ve girişlerinde engelli bireylerin güçlük çektiklerini ortaya koymaktadır.

Çizelge 5. 23. Birinci öncelikli düzenleme yapılması istenen alanların dağılımı

<b>1. Öncelikli düzenleme yapılması istenen alanlar</b>	<b>Katılımcı</b>	<b>Dağılım</b>
Ulaşım	30	% 66,7
Bina yakın çevresi ve girişi	13	% 28,9
Kentsel dış mekanların tasarımı	2	% 4,4

Anket katılımcılarının 2. Öncelikli düzenleme yapılmasını istedikleri alanlar ise Çizelge 5.24'de gösterilmiştir. Bu verilere göre % 68,9 oran ile bina yakın çevresi ve girişi tasarımı ilk sırada yapılması istenmiştir. Ulaşım % 20 (9 kişi) oranla 2. sırada, kentsel donatı elemanları ile bilgilendirme işaret ve levhaları (% 4,4) oranla 3.sırada yer aldığı görülmektedir.

Tekerlekli sandalye kullanan engelli bireylerin konutlarından başlayarak kentsel alandaki bütün mekanlarda ve buralara ulaşım süreci içerisinde birçok engellerle karşılaştıkları ortaya çıkmıştır.

Çizelge 5. 24. İkinci öncelikli düzenleme yapılması istenen alanların dağılımı

<b>2. Öncelikli düzenleme yapılması istenen alanlar</b>	<b>Katılımcı</b>	<b>Dağılım</b>
Bina yakın çevresi ve girişi	31	% 68,9
Ulaşım	9	% 20
Kentsel donatı elemanları	2	% 4,4
Kentsel dış mekan tasarımı	1	% 2,2
Bilgilendirme işaretleri ve levhaları	2	% 4,4

Ulaşım ile bine yakın çevresi ve girişi 1. ve 2. öncelikli düzenleme yapılması istenen alanlardan sonra üçüncü öncelikli alan % 35,6 oran (16 kişi) ile kentsel donatı birimlerinin tasarımı olarak belirlenmiştir. Çizelge 5.25’de aktarıldığı gibi kentsel dış mekan tasarımları ise % 35,6 lık (16 kişi) paya sahiptir.

Çizelge 5. 25. Üçüncü öncelikli düzenleme yapılması istenen alanların dağılımı

<b>3. Öncelikli düzenleme yapılması istenen alanlar</b>	<b>Katılımcı</b>	<b>Dağılım</b>
Kentsel donatı elemanları	16	% 35,6
Kentsel dış mekan tasarımı	16	% 35,6
Bilgilendirme işaret ve levhaları	12	% 26,7
Bina yakın çevresi ve girişi	1	% 2,2

Anket katılımcılarının belirttikleri 4. Öncelikli olarak düzenlenmesi istedikleri alanların neler olduğu Çizelge 5.26’da gösterilmiştir. Katılımcıların % 44,4’ü kentsel donatı birimlerini, % 28,9’u ise bilgilendirme işaret ve levhalarının tasarımı istemiştir.

Çizelge 5. 26. Dördüncü öncelikli düzenleme yapılması istenen alanların dağılımı

<b>4. Öncelikli düzenleme yapılması istenen alanlar</b>	<b>Katılımcı</b>	<b>Dağılım</b>
Kentsel donatı elemanlar	20	% 44,4
Bilgilendirme işaret ve levhaları	13	% 28,9
Kentsel dış mekan tasarımı	9	% 20
Ulaşım	1	% 2,2
Bina yakın çevresi ve girişi	2	% 4,4



Tekerlekli sandalye kullanan anket katılımcıları 5.öncelikli düzenleme alan olarak % 42,2 oranla (19 kişi) park, çocuk oyun alanları, otopark gibi kentsel dış mekanların tasarımını istediklerini belirtmiştir (Çizelge 5.27).

Çizelge 5. 27. Beşinci öncelikli düzenleme yapılması istenen alanların dağılımı

<b>5. Öncelikli düzenleme yapılması istenen alanlar</b>	<b>Katılımcı</b>	<b>Dağılım</b>
Kentsel dış mekan tasarımı	19	% 42,2
Bilgilendirme işaret ve levhaları	16	% 35,6
Kentsel donatı birimleri	7	% 15,6
Ulaşım	3	% 6,7

Tekerlekli sandalye kullanan engelli bireyin, kentsel dış mekan tasarımlarında öncelikli olarak yapılması istedikleri alanların neler olduğunun eğitim durumu ile arasındaki bağlantı incelenmiştir. Elde edilen bulgulara göre eğitim durumunun düzenleme yapılması istenen alanların sıralamasında etkili olmadığı sonucuna varılmıştır.

Anket katılımcılarının cevapları değerlendirildiğinde, 20-45 yaş arası genç nüfusun fazla olduğu ve bunların içerisinde engellilik nedeninin büyük oranda hastalık ve trafik kazası olduğu görülmüştür.

Anket katılan engelli bireylerin kentsel dış mekanlarda bağımsız hareket edebilme durumu incelendiğinde bireylerin % 47'sinin merdiven inip çıkarken, karşıdan karşıya geçerken, kaldırımlarda seviye farkının olduğu yerlerde bir başkasının yardımına ihtiyaç duyduğu tespit edilmiştir. Buna bağlı olarak bireylerin zorunlu ihtiyaçlarını gidermek amacıyla konut dışına çıkmayı tercih ettiklerini söylemek mümkündür. Bireyler ikamet ettikleri binadan çıkmak istediklerinde bina girişinin uygun olmadığını belirtmiştir. Bina girişlerinde merdiven yanında rampa olmaması binadan çıkışı zorlaştırmaktadır. Bu durumda engelli bireyin konut dışına çıkıp sosyal hayata katılabilmesi için bina girişinin engelli bireyin yardım almadan kullanabileceği şekilde tasarlanması gerektiği anlaşılmıştır.

Bina girişindeki sorunları bir başkasının yardımıyla aşan engelli bireyin kentsel dış mekana ulaşımında daha çok özel araç kullandığı gözlenmiştir. Bunun nedeni dolmuş yapılarının engelli için uygun olmaması ve duraklara erişimin zor olmasıdır. Özel araçla kent merkezine ulaşan engelli bireyin otopark sıkıntısı yaşadığı gözlenmiştir. Engelli bireyin kaldırım ve yaya yollarını kullanabilmesi için kaldırımların yeterli genişlikte, kaldırım üzerinde donatı birimlerinin (aydınlatma birimi, alt yapı tesisi kutuları, çöp

kutuları...) uygun yerleştirilmesi ya da genişlik yeterli değilse hiç bulundurulmaması, kaldırım rampalarının engellinin kullanabileceği standartta ( max. % 8 eğim, min. 150 cm genişlik) olması gerektiği sonucuna varılmıştır.

Engelli bireyin yardım almadan yaya geçitlerini kullanamadığı tespit edilmiştir. Bunun nedeni ise, mevcut yaya geçitlerinde engellilerin kullanımına uygun olmamasıdır. Bu konuda kaldırımı taşıt yoluna bağlayan 2 ya da 3 yönlü rampanın bulunmaması ve yaya geçidinin konumunun anlaşılabilmesi en büyük sorundur. Aynı zamanda yoğun trafiğin olduğu yerlerde karşıdan karşıya geçerken engellinin dinlenmesi için refüjde alan bulunmaması yaya geçidinin kullanımını zorlaştırdığı gözlenmiştir.

Anket katılımcılarının kentsel donatı birimlerinden yeterince faydalanamadıkları belirlenmiştir. Bunun nedeni ise; kentsel donatı birimlerinin onların kullanımına uygun olmamasıdır. Yani oturma bankalarının yanında engelli için alan tasarlanması, bankamatikleri kullanabilmeleri için bankamatik önündeki seviye farklarının giderilmesi, gerektiği sonucuna varılmıştır. Bilgilendirme işaret ve levhalarının Ordu kent merkezinde yeterli sayıda bulunmadığı gözlenmiştir. Sayıca az olduğu gözlenen mevcut bilgilendirme işaretlerinin anlaşılabilir olmadığı uluslararası semboller kullanılmadığı saptanmıştır.

Ankete katılanların kent merkezinde öncelikli olarak tasarlanmasını istedikleri alanların ulaşım alt yapısı olduğu tespit edilmiştir. Bu bağlamda yaya yolları, kaldırımlar, yaya geçitleri, alt ve üst geçitler ve toplu taşımayı sağlayan dolmuşların engelliler için Bölüm 3’de aktarılan standartlara göre tasarlanması gerekmektedir.

Ulaşımdan sonra 2. öncelikli olarak düzenlenmesi istedikleri alan bina yakın çevresi ve girişidir. Bina girişlerinde merdiven kenarında max. % 8 eğimli rampalar bulundurulmalıdır. Bu şekilde engelli bireyin yardım almadan binaya giriş ve çıkış yapabilmesi sağlanmalıdır. Ulaşım ve bina girişlerinden sonra kentsel donatı birimleri, parklar, çocuk oyun alanları, otoparklar ile bilgilendirme işaret ve levhaları konusunda düzenleme yapılmasını istedikleri sonucuna varılmıştır.

Anket çalışmasının sonucunda Ordu kent merkezinde dış mekanlar ile ilgili ortaya çıkan veriler değerlendirildiğinde engelli kişilerin konutlarından başlayarak kentsel alandaki bütün mekanlarda ve buralara ulaşım süreci içerisinde birçok engellerle karşılaştıkları ortaya çıkmıştır. Bu engellerin büyük bir kısmını ulaşım sorunu oluşturmakta olduğu onu takip eden sorunun ise bina yakın çevresi ve girişinin tasarımıdır.

Evinden çıkıp toplum hayatına katılmaya, üretken olmaya hazırlanan hiçbir insan için şehirselleşme engelleyici olmamalıdır. Belli standartların uygulanmasıyla engelli bireylerin rahat hareketine imkan veren bir kentsel dış mekanlar tasarlanmalıdır.

## **5.2. Çalışma Alanı ile İlgili Örnekler ve Yeterlilik Açısından Değerlendirilmesi**

Bu bölümde, Ordu kent merkezinde bulunan kentsel dış mekanlardan seçilen örnekler ve bunların tekerlekli sandalye kullanıcılarına uygunluk açısından ulaşılabilirlik ve kullanılabilirliğinin değerlendirilmesi yapılmıştır.

Araştırmada incelenen Sırrıpaşa Caddesi yaklaşık olarak 570 metredir. Şehrin önemli işlek caddelerinden biri olan Sırrıpaşa Caddesi'nde eczane, banka, büfe, meydan parkı, pastane, giyim mağazaları, okul, Karadeniz Tiyatrosu ve kafe gibi ortak kullanım alanları bulunmaktadır. Sinema ve alışveriş merkezleri ile kafe gibi kullanım alanları özellikle hafta sonları yaya yolu kullanımını arttırmaktadır. Cadde de kullanım yoğunluğu çarşamba günleri halk pazarından dolayı diğer günlere oranla daha yoğun olmaktadır.

Araştırmanın diğer inceleme alanını oluşturan Süleyman Felek Caddesi ise yaklaşık olarak 815 metredir. Bu cadde üzerinde fırın, beyaz eşya mağazası, banka, çocuk oyun alanları, cami, kent parkı, dolmuş durakları ve market gibi ortak kullanım alanları bulunmaktadır. Yaya geçitleri ve dolmuş duraklarının bulunduğu bu cadde trafiğin her gün ve her saat yoğun olduğu yerlerden biridir.

Seçilen alanlarda, Bölüm 3'te aktarılan tasarım kriterleri, ulaşılabilirlik ve kullanılabilirlik ilkeleri, engelli bireylerin antropometrik ölçüleri ve engelli bireyler için oluşturulan standartlar dikkate alınarak tekerlekli sandalye kullanıcılarının varlıkları ve etkinlikleri incelenmiştir.

Araştırma alanında tekerlekli sandalye kullanan engelli için sorun oluşturan kaldırımlar, rampalar, duraklar, bina girişleri ve kentsel donatı birimlerinin konumları ve biçimleri gözlemlenerek fotoğraflandırılmıştır. Bu fotoğraf çalışmasıyla tekerlekli sandalye kullanan engellilerin rahat hareket etmesini engelleyen ve anketlerle belirlenmiş olan sorunların kentsel dış mekandaki örnekleri tespit edilmiştir. Kentsel dış mekandaki örnekler bina girişleri, kaldırımlar ve yaya yolları, kavşaklar ve yaya geçitleri, rampa, durak, alt yapı elemanları ve kentsel donatı birimleri başlıkları altında irdelenmiştir.

### **5.2.1. Yaya yolları ve kaldırımlara ilişkin tespit ve değerlendirmeler**

Engellilerin yayalara ayrılan yollarda serbestçe, engellenmeden ve durmadan dolaşabilmeleri için kaldırım yüzeyinde onlara sorun yaşatabilecek donatılar bulunmamalı, onlar için tehlikeli olacak her türlü düzensizlikten kaçınılmalıdır.

Aşağıdaki örneklerde engelli yayaların yürüyüşlerini serbestçe engellenmeden gerçekleştirmek için uygun alanın sağlanmadığı, hatalı düzenlemelerin erişimlerini engellediği kaldırımlar gösterilmiştir. Bu örneklerde saptanan sorunlar şu şekildedir:

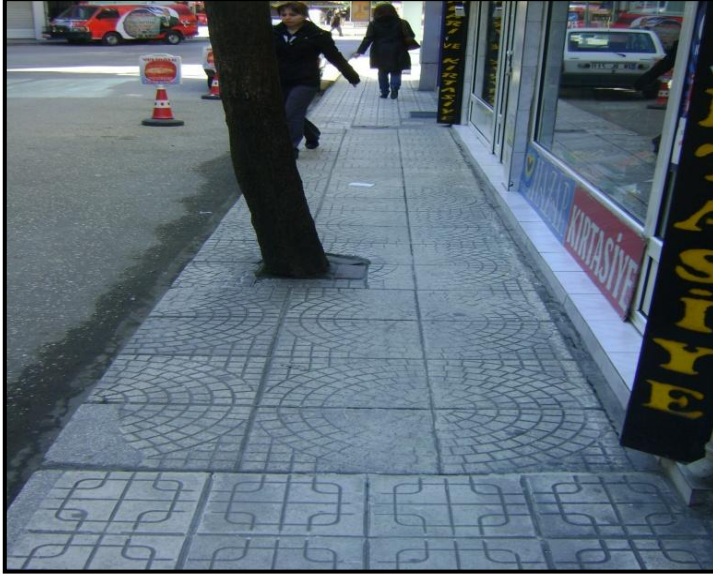
- Kaldırım genişliğinin 150 cm'den az olması (Şekil 5.1).
- Yolun olduğu kenarda kaldırım üzerinde en az 10 cm yükseklikte koruyucu bordür bulunmaması (Şekil 5.1, Şekil 5.2, Şekil 5.3, Şekil 5.4).
- Kaldırım yüksekliğinin 15 cm'den fazla olması (Şekil 5.2).
- Kaldırımın ortasında bulunan bitki elemanın geçişi engellemesi (Şekil 5.3, Şekil 5.4).



Şekil 5. 1. Sırrıpaşa Caddesi üzerinde bulunan kaldırım.



Şekil 5. 2. Sırrıpaşa Caddesindeki kaldırım.



Şekil 5. 3. Sırrıpaşa Caddesi üzerinde bulunan genişliği yetersiz kaldırım.



Şekil 5. 4. Sırrıpaşa Caddesi üzerinde kullanıma uygun olmayan kaldırım.

### 5.2.2. Rampaların kullanımına ilişkin tespit ve değerlendirmeler

Farklı seviyelerdeki yerleri birbirine bağlayan rampalar özellikle tekerlekli sandalye kullananlar için önemlidir. Rampa genişlikleri kullanım tipine ve yoğunluğuna göre belirlenir. Tek yönlü rampaların minimum serbest genişliği 90 cm, çift yönlü rampaların minimum serbest genişliği ise 150 cm'dir. Rampa eğimleri % 8' den büyük olmamalıdır. Bu standartlara göre araştırma alanında aşağıdaki örneklerde tespit edilen sorunlar şöyle sıralanmaktadır:

- Köşede birleşen kaldırım rampalarının yanlış uygulanması (Şekil 5.5).
- Izgaranın konumu ve yönünün hareket yönüyle aynı olması (Şekil 5.5, Şekil 5.6, Şekil 5.7, Şekil 5.9).

- Kaldırım rampalarının yüzey malzemesinin bozuk olması (Şekil 5.5, Şekil 5.7).
- Kaldırım rampasının taşıt yoluyla birleştiği yerde su akarının olması ( Şekil 5.6).
- Kaldırım rampasının başlangıç yerinde bulunan sabit engelin (bitki elemanı) olması (Şekil 5.8).
- Aydınlatma elemanı ile sınırlayıcı elemanın kaldırım rampasının başlangıç ve bitiş noktasına yerleştirilmiş olması (Şekil 5.9, Şekil 5.10, Şekil 5.11).



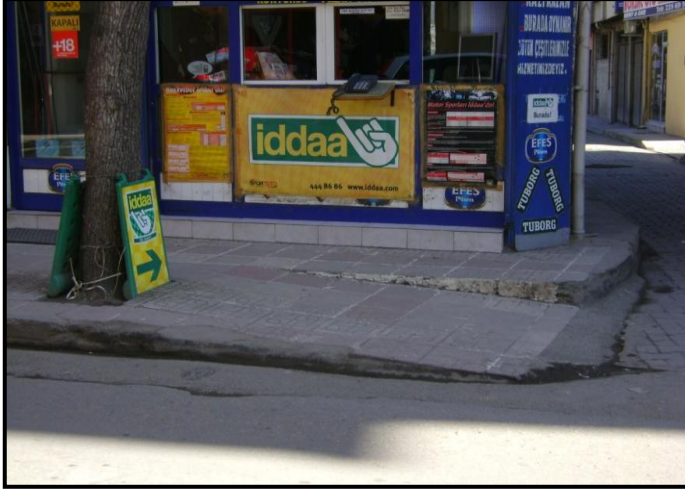
Şekil 5. 5. Süleyman Felek Caddesi'nde kaldırım rampası örneği.



Şekil 5. 6. Süleyman Felek Caddesi'nde kaldırım rampası örneği.



Şekil 5. 7. Hükümet Caddesi'nde kaldırım ve ızgara örneği.



Şekil 5. 8. Süleyman Felek Caddesi'nde kaldırım rampası ve geçiş zorluğuna sebep olan sabit engel örneği.



Şekil 5. 9. Sırrıpaşa Caddesi'nde kaldırım ve rampa örneği.



Şekil 5. 10. Sırrı Paşa Caddesi'nde kaldırım rampası ve sınırlayıcı elemanın konumu.



Şekil 5. 11. Süleyman Felek Caddesi'nde geçiş zorluğu yaratan sabit engel örneği.

### **5.2.3. Yaya geçitlerine ilişkin tespit ve değerlendirmeler**

Yaya geçitleri, taşıt yolunda yayaların karşıdan karşıya güvenli geçebilmelerini sağlamak üzere, trafik işaretleri bulunan alandır. Yaya geçitleri kaldırım kenarlarının hareket yönüyle dik açı oluşturduğu noktalarda ve geçiş mesafesinin en kısa olduğu yerlere yerleştirilmelidir. Şekil 5.12 incelendiğinde karşılaşılan sorunlar şöyledir:

- Yaya geçidi çizgilerinin algılanmaması.
- Sınırlayıcı elemanların arasındaki mesafenin serbest geçiş için yeterli olmaması.
- Izgaranın yanlış yere yerleştirilmesi.
- Yaya geçidinin araç tarafından işgal edilmesi.



Şekil 5. 12. Süleyman Felek Caddesi'nde yaya geçidi.



**5.2.4. Bina yakın çevresi ve girişlerine ilişkin tespit ve değerlendirmeler**

Her engelli insan bina girişlerinden kendi olanakları ile bağımsız olarak yararlanmalıdır. Araştırma alanında öğretmenevi, tiyatro, PTT ve halk bankası gibi bina girişleri irdelenmiştir. Aşağıdaki örneklerde bina girişlerinde karşılaşılan sorunlar şöyledir:

- Öğretmenevi girişindeki seviye farkının giderilmesi için rampa kullanılmaması (Şekil 5.13).
- Tiyatro binası girişinde 2 basamaklı merdiven yanında rampa bulunmaması (Şekil 5.14).
- Ordu PTT binası girişinde 10 basamaklı merdivenle ulaşımın mümkün olmaması (Şekil 5.15).
- Ordu halk bankası binası girişinde rampa bulunmaması (Şekil 5.16).



Şekil 5. 13. Ordu Öğretmenevi girişi.



Şekil 5. 14. Ordu Belediyesi Karadeniz Tiyatrosu girişi.



Şekil 5. 15. Ordu PTT binası girişi.



Şekil 5. 16. Ordu Halk Bankası girişi.

### **5.2.5. Kentsel donatı birimlerine ilişkin tespit ve değerlendirmeler**

Kentsel mobilyalar, kentsel dış mekanları tamamlayan ve kente kimlik veren elemanlardır. Yaya mekanlarında geçici ya da kalıcı, görsel ya da işlevsel, hareketli ve ya sabit öğelerdir. Kentsel mobilyalar yaya hareketine engel olmayacak şekilde yerleştirilmelidir. Bu nedenle kentsel mobilyalar arasındaki mesafe de çok önemlidir.

Aşağıdaki şekiller ile kentsel donatı birimlerinin tekerlekli sandalye kullanan engelliler için oluşturduğu zorluklar aktarılmıştır. Bu şekillere göre saptanan sorunlar şöyledir:

- Oturma bankının yanında tekerlekli sandalye için alan bırakılmaması (Şekil 5.17).
- Telefon kabinin önünde seviye farkı olması (Şekil 5.18).
- Telefon kabininin önden ve yandan yaklaşım için uygun olmaması (Şekil 5.18).

- Telefonun yerden yüksekliğinin 90 cm'den fazla olması (Şekil 5.18).
- Su içme biriminde çeşmenin yerden yüksekliğinin 90 cm'den az olması (Şekil 5.19).
- Su içme biriminin önünde su akışının sağlanması için bırakılan boşluğun erişime izin vermemesi (Şekil 5.19).
- Genişliği yetersiz olan kaldırımın alt yapı tesis kutuları ve trafik levhası ile işgal edilmiş olması (Şekil 5.20).
- Çöp kutusu konumunun kullanıma uygun olmaması (Şekil 5.21).
- Bitki elemanının sabit engel oluşturması ve bunun çevresinde uyarıcı nitelikte bordür bulunmaması (Şekil 5.21).
- Bankamatik önünde seviye farkı olması (Şekil 5.22).
- Durağa sağ ve sol yandan erişmenin zor olması (Şekil 5.23).
- Durak genişliğinin 120 cm'den az olması (Şekil 5.23).
- Durak önünde seviye farkı olması (Şekil 5.23).



Şekil 5. 17. Süleyman Felek Caddesi'nde park alanındaki oturma birimi.



Şekil 5. 18. Sırrı Paşa Caddesi'nde telefon kabinleri.



Şekil 5. 19. Sırrı Paşa Caddesi'ndeki park alanında su içme birimi.



Şekil 5. 20. Sırrı Paşa Caddesi'nde kaldırımı kullanmayı engelleyen donatılar.



Şekil 5. 21. Süleyman Felek Caddesi'nde çöp kutusu.



Şekil 5. 22. Süleyman Felek Caddesi'nde bankamatik örneği.



Şekil 5. 23. Süleyman Felek Caddesi'nde bulunan dolmuş durağı.

### 5.2.6. Kentsel açık alanların kullanımına ilişkin tespit ve değerlendirmeler

Kentsel dış mekanları kullanabilmek onlara erişimin sağlanmasıyla mümkündür. Açık havada vakit geçirmek ve dinlenmek için Ordu'da yaşayan insanlar tarafından en çok tercih edilen mekanlar aşağıdaki şekillerde sunulmuştur. Bu şekiller incelendiğinde tekerlekli sandalye kullanan engelli bireyler için oluşan sorunlar şöyledir:

- Cumhuriyet caddesi üzerinde bulunan dinlenme alanının girişinde seviye farkı olması (Şekil 5.24).
- Alana giriş için genişlik yeterli değil (Şekil 5.24).
- Süleyman Felek Caddesi'nde bulunan çocuk oyun alanına girişin seviye farkından dolayı tekerlekli sandalye için uygun olmaması (Şekil 5.25).
- Oyun alanında kullanılan yüzey kaplama malzemesinin seçiminin çocuklar ve tekerlekli sandalye kullanıcıları için yanlış olması (Şekil 5.25).
- Süleyman Felek Caddesi'nde bulunan otopark alanında engelliler için ayrılmış otopark alanı bulunmaması (Şekil 5.26).



Şekil 5. 24. Cumhuriyet Caddesi üzerinde bulunan dinlenme alanı.



Şekil 5. 25. Süleyman Felek Caddesi üzerinde bulunan Mehmetçik Çocuk Parkı.



Şekil 5. 26. Süleyman Felek Caddesi'nde bulunan otopark alanı.

Sonuç olarak; kentsel alanların yaşanılabilir mekanlara dönüştürülebilmesinde ulaşım ve erişilebilirlik sorunu en önemli konudur. Özellikle kent merkezleri söz konusu olduğunda bu husus daha da önem kazanmaktadır. Kentsel dış mekanlara ulaşım için yapılacak düzenlemelerde taşıtlar, yayalar ve tekerlekli sandalye kullanan engelli yayaların düşünülerek ayrı ayrı ele alınması gerekmektedir.

Kentsel dış mekan kullanıcılarının güvenliği açısından, ileriye dönük, uzun vadeli, güvenli ve rahat yaya erişmesini sağlayacak çözüm önerileri üzerinde durulmalı ve kentsel dış mekanlarda hareketliliğin -ulaşılabilirliğin herkes için rahat bir şekilde yapılabilmesi sağlanmalıdır.



## **BÖLÜM 6**

### **SONUÇLAR ve ÖNERİLER**

2009 yılında hazırlıklarına başlanan 2. Türkiye Özürlüler Araştırması 2010 yılında tamamlanacaktır. Bu sebeple Devlet İstatistik Kurumu 2002 yılında yaptığı Türkiye Özürlüler Araştırması sonuçlarına göre, engelli nüfusun toplam nüfus içindeki oranı %12.29'dur. Bu da 8 milyon 431 bin 937 kişi demektir. Engelli grupları içinde fiziksel engelliler 857. 631 kişi ile en büyük engelli grubunu oluşturmaktadır. Ortopedik engelli olarak da adlandırılabilir bu grup tüm engelliler içinde % 38'lik payı ile önem taşımaktadır. Ortopedik engellilerin 451.906'sı kentlerde, 405.725'i ise kırsal alanda yaşamaktadır. Karadeniz Bölgesi'nde yaşayan ortopedik engelli sayısı ise 131.447'dir. Karadeniz Bölgesi'nde kentte yaşayan ortopedik engelli sayısı 38.786'dır. Ordu ilinde yaşayan engelli nüfusu kesin olarak bilinmemektedir (Anonim, 2008d). Ancak Ordu Bedensel Engelliler Derneği'ne kayıtlı üye sayısı 76'dır. Bu bireylerin 27'si Ordu kent merkezinde yaşamaktadır.

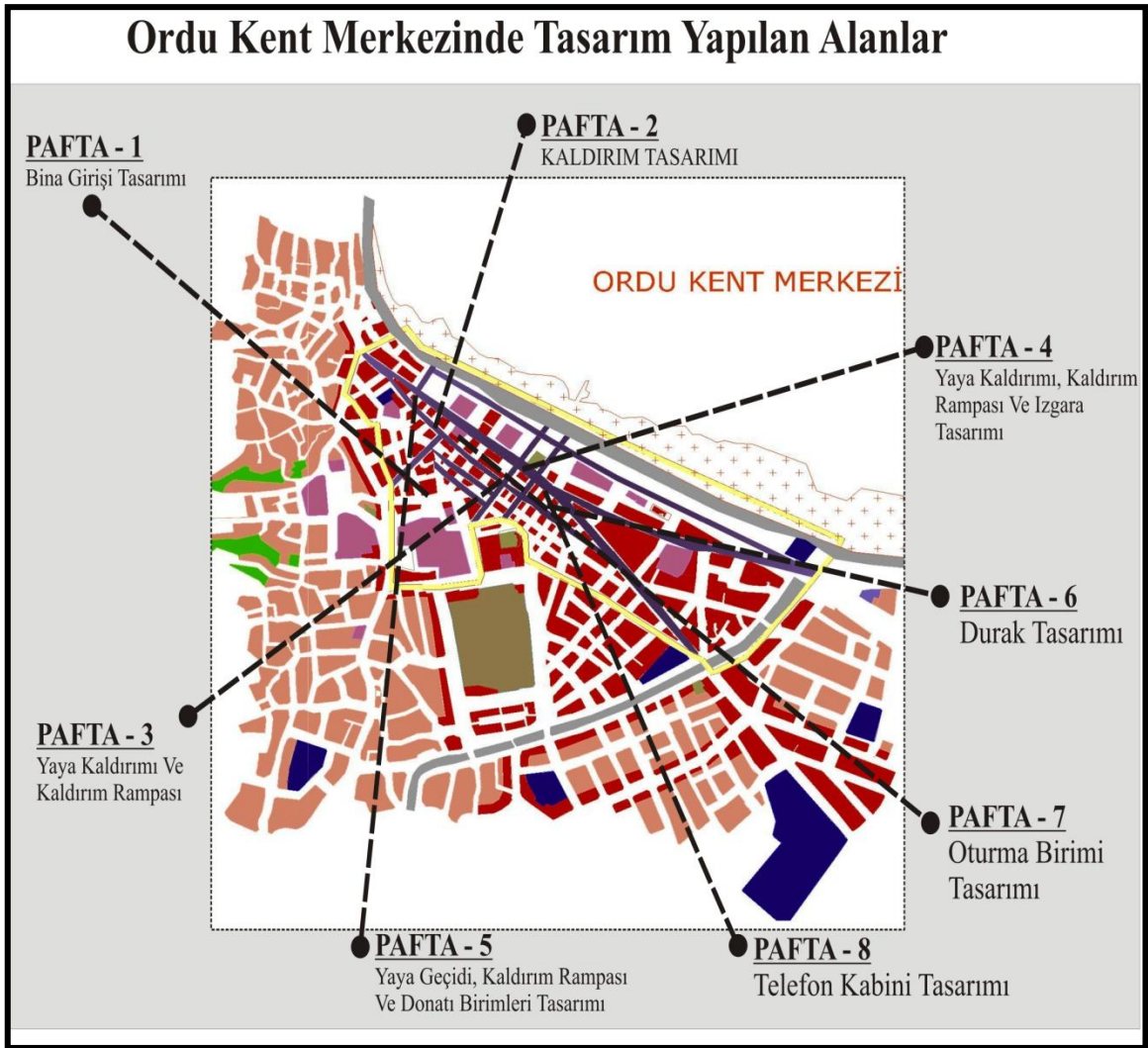
Araştırma alanı olarak seçilen Ordu kent merkezinin yoğun olarak kullanılan kısımlarını kapsayan alanda yapılan anket çalışması sonuçlarına göre, tekerlekli sandalye kullanan engelli bireylerin öncelikli olarak oturdukları binalardan sokağa rahat çıkabilme, yaya yolları ve kaldırımlar üzerinde rahat dolaşabilme konularında zorluklarla karşılaştıkları tespit edilmiştir. Ankete katılan bireylerin cevaplarına göre kentsel dış mekanlarda karşılaşılan sorunlar bina içerisinden başlayarak tüm kentsel dış mekanlarda devam ettiği sonucunu ortaya koymaktadır.

Bu bağlamda yürütülen çalışmada uluslararası Kentsel-Mimari Tasarım ve TSE standartları doğrultusunda ve bu standartlara göre yapılan düzenlemelerden örnekler alınarak Ordu Kenti'nde tekerlekli sandalye kullanan engelli bireylerin kentsel dış mekanlarda karşılaştıkları sorunlar belirlenmiştir. Çalışma alanında saptanan sorunların başlıkları aşağıdaki gibi sıralanmıştır.

- Yaya yollarında çeşitli sabit ve taşınabilir engeller
- Banklar yanında engelli bireylere yönelik kullanım alanları
- Telefon kabinlerinin konumu ve yüksekliği
- Engelli bireyler için çeşme
- Kaldırım yüksekliği
- Yaya yollarında ki ızgaralar

- Kaldırım rampalarında ve bina girişlerinde genişlik, eğim ve bağlantı noktası
- Yaya geçitlerinde sinyalizasyon lambalarında geçit butonları
- Yaya geçitlerinde yer işaretlemesi
- Yaya geçitlerinde geçit rampaları
- Engelli bireylere yönelik otoparklar
- Yolcu indirme – bindirme alanlarının ölçüleri
- Bina girişlerinde sahanlık derinliği
- Bina giriş kapısı çerçevelerinde uyarı işaretlemesi.

İncelenen alanlarda saptanan bu sorunlar tekerlekli sandalye kullanan engelli bireyler için bu mekanların kullanımının uygun olmadığını ortaya koymaktadır. Bu bağlamda sorunlu alanlara yönelik yapılan çözüm önerilerinin getirildiği noktalar Şekil 6.1’de gösterilmiştir.



Şekil 6. 1. Ordu kent merkezinde tasarım yapılan alanların gösterimi.

Engellilerin toplumdaki varlıklarını kabul etmek ve bunların hayatlarını kolay şekilde devam ettirebilmeleri sağlanmalıdır. Herkes, tüm yaşamsal alanlara ulaşmak hakkına sahiptir. Bu, çağdaş toplum olmanın önemli bir gereğidir ve yerel yönetimlere bu konuda çok büyük sorumluluklar düşmektedir. Yerel yönetimler, yaptıkları sosyal ve teknik alt yapı yatırımlarıyla kentsel dış mekanının şekillenmesinde önemli role sahiptir. Kentsel ulaşım hizmetlerinin, kentteki her türlü açık alan ve yapının engelliler için ulaşılabilirliğinin yerel yönetimlerce sağlanıyor olması, engellilerin sosyal yaşama katılmasında fırsat eşitliğini sağlayan en önemli unsurdur.

Tüm insanlar gibi, engelli insanların da ulaşım hizmetlerinden eşit fırsatlarda yararlanması işine, okuluna, alışverişe, spor alanlarına, parklara, engelli olmayan insanların kullandığı yollarla ve taşıtlarla gidebilmesi gerekmektedir.

Engelli hakları Türkiye'de başta Anayasamız olmak üzere çeşitli yasalar ve uluslararası sözleşmelerle güvence altına alınmıştır. Engellilerin karşılaştığı fiziki engellerin kaldırılması amacıyla yürürlüğe giren yasa ve yönetmelikler ile fiziksel çevre düzenlemelerinde engelliler için standartlar getirilmiştir. İmar Yasası'na bir madde eklenmiş ve "Fiziksel çevrenin özürsüzler için ulaşılabilir ve yaşanabilir kılınması için, imar planları ile kentsel, sosyal, teknik altyapı alanlarında ve yapılarda Türk Standartları Enstitüsü'nün ilgili standartlarına uyulması zorunludur" hükmü getirilmiştir. Tüm belediyelere, 1580 Sayılı Belediye Yasasının 15. Maddesinde sayılan "Her türlü yapıların ve çevrelerinin, yolların, park, bahçe ve rekreasyon alanlarının, sosyal ve kültürel hizmet alanları ile ulaşım araçlarının özürsüzlerin kullanımına ve ulaşılabilirliğine uygun olarak yapılmasını sağlamak ve denetlemek; imar planlarının yapımı ve uygulanması ile yapıların inşaat ve ruhsat aşamasında Türk Standartları Enstitüsü'nün ilgili standardına uygunluk sağlamak, uygulamaları denetlemek ve bütünlüğü sağlayıcı tedbirleri almak" gibi görevler verilmiştir. Ancak tekerlekli sandalye kullanıcılarının hakları madde, yönetmelik ve kanunlarda teorik olarak yer almış olmasına rağmen araştırma alanı olarak seçilmiş olan Ordu kent merkezi örneğinde günlük ihtiyaç ve aktivitelerini yerine getirebilmelerinde yaşam haklarının olmadığı görülmektedir. Araştırmanın başarıya ulaşabilmesi için çalışma alanlarında uygun olmayan alanların engelli bireylerin kullanımına yönelik olması için aşağıdaki kriterler dikkate alınarak öneriler geliştirilmiştir.

### **Bina Girişi**

Bina girişinde yaşanan soruna çözüm olarak yapılan tasarım için Ordu kentinde bulunan postane binası seçilmiştir. Mevcut düzenlemede postane binasına 15 basamaktan

oluşan bir merdivenle erişim sağlanmaktadır. Ancak bu erişimin sadece engelli olmayan bireyler için uygun olduğu saptanmıştır.

- Ek 2; Pafta 1'de görüldüğü gibi standartlara uygun olmayan bina girişleri uluslararası ve TSE 12576 standardı da dikkate alınarak engelli bireylerinde kullanılabileceği gibi bina girişleri inşa edilmelidir.

- Binaya girişi sağlayan basamakların yanında en az % 5 ve en fazla % 12 eğimli rampalar olmalıdır. Ancak bu eğim % 12'den fazla ise merdivenleri kolayca kullanabilmeyi sağlayan bir asansör tertibatı kullanılmalıdır. Bu asansör tertibatı tekerlekli sandalye platformu olarak da adlandırılabilir. Tekerlekli sandalye platformu 60° ye kadar yükselen merdivenlerde kullanılmaktadır.

Ek 2; Pafta 1'de sunulduğu gibi Ordu kentinde ki postane binası girişinde rampa eğimi %12'den fazla olduğu için erişimi sağlamak amacıyla tekerlekli sandalye platformu kullanılarak çözüme yönelik tasarım yapılmıştır.

### **Yaya yolları ve kaldırımlar**

Ordu kent merkezinde seçilen örnek alanda rastlanan önemli sorunlardan biri de yaya yolu ve kaldırım düzenlemeleridir. Yaya yolu ve kaldırımların temel amacı, üzerinde yürüyen veya tekerlekli sandalye kullanan herkese güvenli ve rahat erişim sağlamaktır. Kaldırımların üzerinde bulunan alt yapı elemanlarına ait kutular, aydınlatma birimleri bireylerin serbestçe hareket etmelerini engellemektedir.

- Yaya yolu ve kaldırım genişliği en az 150 cm, iki tekerlekli sandalyenin yan yana geçişi için en az 180 cm olmalıdır.

- Kaldırım yükseklikleri 6 – 15 cm arasında olmalıdır.

- Tekerlekli sandalye kullanan engellilerin kaldırımlara rahat çıkabilmesi için kaldırımların uygun yerlerine rampalar yapılmalıdır. Bu rampaların eğimi en fazla %8 olmalıdır.

- Kaldırımların taşıt yolunun tarafında yani yüksekliğin bulunduğu kısımda tekerlekli sandalye kullanan engellilerin güvenliği için bu kenarlara en az 10 cm yüksekliğinde koruma bordürü yapılmalıdır.

- Koruma bordürleri pahlanmış olmalıdır.

- Izgaraların kaldırım üzerinde olması gerekiyorsa kaldırım yüzeyine eş düzeyde ve kaymaz özellikte olmalıdır.

- Izgaralar yol yüzeyiyle aynı hizada olmalı, döküm motifleri 1.3 cm'den daha dar

olmamalıdır.

- Kaldırım rampaların genişliği kenarlardaki eğim hariç minimum 90 cm, maksimum eğimi ise 1:12 (% 8) olmalıdır.

- Kaldırım rampaların yüzeyi pürüzlü dokuya veya kaygan olmayan algılanabilir desene sahip olmalıdır.

Çözüme yönelik kaldırım, yaya yolu ve kaldırım rampası tasarımları yukarıda belirtilen kriterlere göre yapılmıştır (Ek 2; Pafta 2, Pafta 3, Pafta 4).

### **Yaya geçitleri**

Araştırma alanında, yaya geçitlerinin hem tekerlekli sandalye kullanan bedensel engelli hem de tüm diğer bireyler için hayati tehlikeler yaşatabilecek şekilde yanlış tasarlandığı gözlenmiştir. Yaya geçitleri taşıt yolunda yayaların karşıdan karşıya güvenli geçiş yapabilmelerini sağlamak üzere trafik işaretleri bulunan alanlardır. Yaya geçitlerinde giriş ve çıkış rampa düzenlemesinin bulunmaması, yaya geçitlerinin uygun tasarlanmamış olması yaya geçitleri konusunda sorunun ortaya çıkmasındaki en önemli nedenlerdir.

- Yaya geçitleri geçiş mesafesinin en az olduğu yerde bulunmalıdır.

- Yaya geçidinin olduğu yerlerde bordür taşı kaldırılmalı ve kaldırım % 6- 12 eğimle taşıt yoluna birleştirilmelidir.

- Yaya geçidine ulaşmayı sağlayan bölgenin ve rampanın genişliği en az 120 cm olmalıdır.

- Geçiş mesafesinin fazla olduğu yerlerde refüj üzerinde dinleme/bekleme alanı düzenlenerek iki kademeli geçiş sağlanmalıdır.

- Taşıt yolu ile yaya yolunu ayıran sınırlayıcı elemanların arasındaki mesafe tekerlekli sandalye geçişine uygun genişlikte olmalıdır.

Ordu kentinin en hareketli bölgelerinden biri olan Sırrı Paşa Caddesi'nde bulunan yaya geçidi için kapsamlı bir yaklaşım sergilenerek Ek 2; Pafta 5'te sunulduğu gibi yaya geçidi için çözüme yönelik tasarım yapılmıştır.

### **Kent mobilyaları**

Kent mobilyaları yaya yollarına bütün insanlara tehlike oluşturmaksızın rahat geçmesine izin verecek şekilde yerleştirilmelidir. Anket çalışması sonuçlarına göre deneklerin, belediye otobüsleri ve dolmuşlardan yeterince faydalanamadıkları hususu tespit edilmiştir. Sorunun nedeninin, araçların fiziki yapısından kaynaklandığı kadar, toplu taşıma

duraklarına erişimdeki yaşanan güçlüklerden kaynaklandığı anket sonuçlarından tespit edilen bir diğer noktadır. Toplumun tüm fertleri gibi tekerlekli sandalye kullanan engelli bireylerde gitmek istedikleri mekanlara rahatça ulaşabilmelidir. Ancak yapılan anket çalışmasının sonuçlarına göre denekler genellikle kendi imkanlarıyla ve yakın çevresindeki kişiler yardımıyla kent merkezine ulaşabilmektedir. Bu durum toplu taşıma araçlarının tekerlekli sandalye kullanan engelli bireylerin kullanımına uygun olmamasından kaynaklanmaktadır.

Tekerlekli sandalye kullanan engelli bireylerin konutlarından dışarı çıkarak ulaşmak istediği kentsel dış mekanlara tek başına yardım almadan gidebilmesi için öncelikli olarak onlara uygun toplu taşıma araçlarının bulunması gerekir. Ordu kentinde henüz böyle bir hizmet bulunmamaktadır.

Tekerlekli sandalye kullanan engelli bireylerin kullanabileceği durak tasarımı yapılırken Bölüm 1’de ifade edilen kriterler dikkate alınmıştır. Tekerlekli sandalye kullanan engelli bireylerin araçlara ineceği / bineceği yerlerde;

- Durak genişliği en az 120 cm olmalıdır.
- Durak boyu ise en az 250 cm olmalıdır.
- Durak yapısı içinde 90 cm genişliğinde bir alan tekerlekli sandalye için ayrılmalıdır.
- Durak alanı taşıt yolundan 20 cm yükseltilmiş olmalıdır.
- Durağa erişimi sağlayan rampa genişliği en az 90 cm olmalıdır.

Ordu kentinde tekerlekli sandalye kullanan engelli bireylere uygun toplu taşıma aracı olduğu varsayılarak Ek 2;Pafta 6’da sunulduğu gibi durak tasarımı yapılmıştır.

Araştırma alanında yapılan anket çalışmasının bir diğer sonucu olarak, tekerlekli sandalye kullanan engellilerin kent mobilyalarından rahat faydalanamadıkları sonucuna varılmıştır. Parklarda ve yaya sirkülasyonunun yoğun olduğu yerlerde bireylerin durup dinlenmelerini, sosyal iletişim kurmalarını ve çevreyi gözlemlemelerini sağlayan en önemli kentsel donatı elemanlarından birisi oturma birimleridir.

- Oturma birimlerinin kullanıldığı kentsel dış mekanlarda tekerlekli sandalye kullanan engelli bireylerde düşünülmelidir.
- Bankların yanında tekerlekli sandalye kullanan engelli bireylere yönelik 120 cm x 120 cm lik bir alan oluşturulmalıdır.

Ordu kentinde yaya sirkülasyonunun yoğun olduğu yerlerden biri olan Atatürk Bulvarı’nda bulunan oturma alanı Ek 2, Pafta 7’de sunulduğu gibi tasarlanmıştır.

Kentsel donatı birimlerin birisi olan telefon kabinlerinden faydalanamadıkları anket sonuçlarına göre tespit edilmiştir. Halkın kullanımına açık olan telefon kabinlerinden en az biri engelli bireylere uygun olarak tasarlanmalıdır.

- Tekerlekli sandalyenin yerleşebileceği 120 cm genişliğinde bir alan bulunmalıdır.
- Telefonun yüksekliği önden yaklaşım için 120 cm, yandan yaklaşım için 140 cm olmalıdır.

Ordu kentinde Süleyman Felek Caddesi ve Sırrı Paşa Caddesinin kesiştiği en önemli yerlerden biri olan alanda bulunan telefon kabini görsel olarak incelenmiş ve engelli bireye uygun olmadığı saptanmıştır. Buna göre Ek 2;Pafta 8’de sunulduğu gibi çözüme yönelik telefon kabini yukarıda sıralanan kriterlere göre tasarımı yapılmıştır.

Araştırma sonucunda kenti temsil niteliği taşıdığı görüşüyle seçilerek incelenen alanlarda saptanan sorunların hemen hemen aynı olduğu görülmektedir. Tekerlekli sandalye kullanan engelli bireylerin kent merkezleri dahil her türlü kentsel dış mekanlardan yararlanabilmesi, o mekanlarda yapılan eylemleri gerçekleştirebilmesi için kullanıcının özelliklerinin tüm mekanlara yansıtılması, konuttan başlayarak konut yakın çevresi ve tüm kentsel dış mekanların bu özelliklere cevap vermesi gerekir.

Ayrıca araştırma sırasında yapılan anket sonuçlarına göre engelli bireyler kendilerini sınırlandıran, bağımsızlıklarını yok eden engellerin kaldırılmasını ve toplumla birlikte yaşamak istediklerini bildirmişlerdir.

Ordu kenti için yapılan bu araştırma daha önceki yıllarda yapılmış olan araştırmalarla paralel bulgular ortaya koymuştur. Türkiye’de engelliler için kentsel dış mekan kavramına önem verilmediği görülmüştür (Yurdakonar, 2001; Bekiroğlu, 2002; Yavaş, 2002; Başbakanlık Engelliler Dairesi Başkanlığı, 2005; Müftüoğlu, 2006). Bu araştırma ile diğer araştırmalarda olduğu gibi kentsel dış mekan ilkelerinin neler olduğu vurgulanmıştır. Araştırmanın özgünlüğü mekan kavramının değişmesi ile olmuştur. Araştırmada incelenen Ordu kent merkezi gibi, diğer kentsel dış mekanlarında bu amaçla incelenmesi gerektiği sonucuna varılmıştır. Bu araştırma ile Ordu kenti için kentsel tasarım projelerinde engelli insanların önemini vurgulayarak daha sonraki projelere örnek olunması sağlanmıştır. Yapılan çalışma diğer kentsel açık alan kullanım projelerine ışık tutacak ve Ordu kentinin peyzaj planlaması için bir başlangıç olacaktır.

Engellilerin kullanımına uygun hale getirilmiş alanlarda ki peyzaj tasarımlarıyla diğer insanlardan soyutlanmamaları, onlarla aynı alanları paylaşmaları sağlanmalıdır. Kentsel dış mekanlarda oluşturulan kullanım alanlarında donatıların, kent mobilyalarının, açık ve kapalı tüm mekanların engellilerin istek ve ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde

tasarlanması ve uygulanması gerekmektedir.

Engellilerin bağımsızca hareketlerinin sağlandığı yapılar ve projeler ve tasarımların ödüllendirilmesi ve uygulamada kredi kolaylıkları sağlanarak teşvik edilmesi ve bunun bir politika haline getirilip ülke çapında uygulamaya geçirilmesi, sağlıklı yaşanılabilir çevreler ve kentsel dış mekanlar yaratmaya katkı sağlayacak bir uygulama olacağı düşünülmektedir.



## KAYNAKLAR

- Anonim, 2007a. Kent Kavramı Tanımı. Bilim ve Sanat Terimleri Sözlüğü / Toplumbilim Terimleri. 09.09.2007. <http://www.tdk.gov.tr>
- Anonim, 2007b. Kent Kavramı Tanımı. Bilim ve Sanat Terimleri Sözlüğü / Kentbilim Terimleri. 09.09.2007. <http://www.tdk.gov.tr>
- Anonim, 2007c. Ordu İli Hakkında Genel Bilgiler, Ordu İli Stratejik Planı. 23.12.2007, [www.ordu.bel](http://www.ordu.bel)
- Anonim, 2007d. Ordu İli Kent Merkezi Haritası. 23.12.2007, [www.ordu.bel](http://www.ordu.bel)
- Anonim, 2008a. Engelli Kavramı Tanımı. Genel Türkçe Sözlük. 15.02.2008. <http://tdkterim.gov.tr/bts/?kategori=verilst&kelime=%F6z%FCr1%FC&ayn=tam>
- Anonim, 2008b. Özürlüler Kanunu, 2008. Beylikdüzü Belediyesi, Engelliler Koordinasyon Merkezi.
- Anonim, 2008c. Bazı Ülkelerde Yapılan Engellilik Tanımları. 10.10.2008, <http://www.ozida.gov.tr/>
- Anonim, 2008d. Türkiye Özürlüler Araştırması. 06.06.2009. <http://www.ozida.gov.tr/>.
- Anonim, 2008e. Özürlülüğün Sınıflandırılması. <http://www.ozida.gov.tr/>.
- Anonim, 2008f. Herkes İçin Ulaşılabilirliğin İyileştirilmesi Örnek Uygulama Rehberi, 25.11.2008, <http://browse.oecdbookshop.org/oecd/pdfs/browseit/750610VE.PDF>
- Anonim, 2008g. Engelliler İçin Kullanılan Bilgilendirme İşaretleri. <http://www.un.org/esa/socdev/enable/designm/AD2-06.htm#Notes>
- Anonim, 2008h. Rampalar İçin Uygun Eğitim ve Genişlik Ölçüleri. 15.6.2009, <http://www.un.org/esa/socdev/enable/designm/ad2-01.htm>.

- Anonim, 2009a. Tekerlekli Sandalye Kavramı Tanımı. Güncel Türkçe Sözlük. 24.03.2009.  
<http://www.tdk.gov.tr>.
- Anonim, 2009b. Tekerlekli Sandalye Kavramı Tanımı. 24.03.2009.  
[http://www.atamar.com.tr/sakat\\_arabasi\\_ozel\\_uretim/sakat\\_arabasi\\_urban/tekerlekli\\_sandalye\\_urban.html](http://www.atamar.com.tr/sakat_arabasi_ozel_uretim/sakat_arabasi_urban/tekerlekli_sandalye_urban.html).
- Anonim, 2009c. Tekerlekli Sandalye Tarihi. 20.03.2009.  
<http://www.newdisability.com/functionalitytoindivid.htm>.
- Anonim, 2009d. Tekerlekli Sandalyenin Ölçüleri. 20.03.2009.  
[www.access-board.gov/adaag/html/adaag.htm](http://www.access-board.gov/adaag/html/adaag.htm).
- Anonim, 2009e. Tekerlekli Sandalye Kullanıcısının Oturma Ölçüleri. 15.06.2009.  
<http://www.mimar.cc/>.
- Anonim, 2009f. Yaya Geçitleri ve Geçit Rampası Ölçüleri. 15.06.2009,  
<http://www.mimar.cc/>.
- Anonim, 2009g. Döner Rampa Örneği. 15.06.2009, <http://www.mimar.cc/>.
- Anonim, 2009h. Oturma Biriminin Yanında Tekerlekli Sandalye İçin Gerekli Alan Ölçüsü. 16.07.2009, <http://www.un.org/esa/socdev/enable/designm/AD1-03.htm>.
- Anonim, 2009ı. Oturma Birimleri Yerleşim Mesafesi. 16.07.2009,  
<http://www.un.org/esa/socdev/enable/designm/AD1-03htm>
- Anonim, 2009i. Çöp Kutuları Konumu ve Yerden Yüksekliği. 20.07.2009,  
<http://www.un.org/esa/socdev/enable/designm/AD1-01.htm>.
- Anonim, 2009j. Tekerlekli Sandalyenin Telefon Kabinine Paralel ve Önden Yaklaşım Ölçüleri. 15.10.2008, <http://www.un.org/esa/socdev/enable/designm/AD1-03.htm>

- Abanoz Ö., Akbay İ., Durukan G., İnce E., Ölmez E., Özer N., Söylemez E., Üncü B., Zoral P., (Ocak, 2008). Bütünleşik Kentsel Gelişim Stratejisi Araştırma Raporu. 22 Haziran 2009, [http://www.bayindirlik.gov.tr/turkce/kentlesme/Kentges\\_raporu\\_son.pdf](http://www.bayindirlik.gov.tr/turkce/kentlesme/Kentges_raporu_son.pdf)
- Ak T., 2005. Kentsel Dış Mekanlar Bağlamında Çanakkale Saat Kulesi ve Çevresine Yönelik Bir Görsel Analiz Çalışması. Yüksek Lisans Tezi. Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi. Fen Bilimleri Enstitüsü, Çanakkale, Türkiye.
- Akı A. ve Erdönmez E, 2005. Açık Kamusal Kent Mekanlarının Toplum İlişkilerindeki Etkileri. Yıldız Teknik Üniversitesi. Mimarlık. Fakültesi. e-dergisi., 1 (1): 67- 87.
- Andaç G., 1997. Ulaşılabilirlikte Boyutsal Kriterler. Yapı Dünyası Dergisi, 20: 14-15
- Arslan D., 2005. Kıyı Alanların Yeniden Gelişim Sürecinde Kentsel Açık Alanların Değerlendirilmesi: İstanbul Örneği. Yüksek Lisans Tezi. Bahçeşehir Üniversitesi, İstanbul, Türkiye.
- Artar Y. ve Karabacakoğlu Ç., 2003. Ortez ve Tekerlekli Sandalyenin Üretimi, Standartları Ve Pazar Potansiyeli. 15.10.2008. [http://www.mpm.org.tr/Docs/01\\_ORTEZ%20VE%20TEK\\_SAND.pdf](http://www.mpm.org.tr/Docs/01_ORTEZ%20VE%20TEK_SAND.pdf) .
- Atıcı İ., 2007. Fiziksel Engelliler ve Kentsel Mekanının Kullanımı. Yüksek Lisans Tezi. Gazi Üniversitesi, Ankara, Türkiye.
- Başaran S., Güzel R., Sarpel T., 2005. Yaşam Kalitesi ve Sağlık Sonuçlarını Değerlendirme Ölçütleri. Romatizma Dergisi, 20 (1): 55-63. 30.06.2009, [http://www.romatizma.dergisi.org/pdf/pdf\\_ART\\_94.pdf](http://www.romatizma.dergisi.org/pdf/pdf_ART_94.pdf).
- Bayraktar N., Çalgüner T., Kaplan H., Tekel A., Yalçın Ö., 2003. Kentsel Tasarım Süreci ve Yöntemine İlişkin Bir Alan Çalışması; Çeşme-Dalyan Yerleşiminde

Yeni Bir Yöntem Denemesi. Gazi Üniversitesi. Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi, 18 (2): 1-15.

Bekiroğlu S., 2002. Peyzaj Düzenlemelerinde Özürlülerin Kullanımları İle İlgili Sorunların Saptanması. Doktora Tezi. İstanbul Üniversitesi, İstanbul, Türkiye.

Bilen S., 2004. Kentsel Dış Mekanların Tasarımında Antropometrik Verilere Bağlı Olarak Peyzaj Elemanlarının Ankara Örneğinde Araştırılması. Doktora Tezi. Ankara Üniversitesi, Ankara, Türkiye.

Biröl, G., 2005. Çağdaş Alışveriş Merkezlerinde Kent Dokusunun Yeniden Yorumlanması. Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi, 20 (4): 421- 427.

Çakmak N., 2006. Türk Kamu Hukuku Açısından Engellilerin Hukuki Statüsü. Doktora Tezi. Ankara Üniversitesi, Ankara, Türkiye.

Çalık S., 2004. Özürlülüğün Ölçülmesinde Metodolojik Yaklaşımlar ve 2002 Türkiye Özürlüler Araştırması. Öz-Veri Dergisi, 1(2): 153- 375. 22.06.2009, <http://www.ozida.gov.tr/>.

Çubuk M., Yüksel G., Karabey H., 1978. Yapılanmamış Kentsel Kamusal Dış Mekanlar. Yapı Dergisi, 30:31.

Dağ S., 2008. 8. Engelliler Şurası Bağcılar Belediyesi Kültür Yayınları 95: 97.

Demir G., 2008. Kentsel Dış Mekân Kullanımlarının Değişim ve Dönüşüm Bağlamında İncelenmesi: Eskişehir Kent Merkezi. Yüksek Lisans Tezi. Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul, Türkiye.

Deniz B., 2005. Kentsel Kamusal Mekanlar Bağlamında Centennial Olimpiyat Parkı'nın (Atlanta, ABD.) İrdelenmesi. Adnan Menderes Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi, 2(1): 5- 10.

- Erdönmez E., 2005. Açık Kamusal Kent Mekanlarının Toplumsal İlişkileri Yapılandırmadaki Rolü, Büyükdere - Levent - Maslak Aksı. Yüksek Lisans Tezi. Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul, Türkiye.
- Ergün M., 2005. Ayrımcılık ve Özürlüler. Öz-Veri Dergisi, 2(1):377- 503 . 30.06.2009, <http://www.ozida.gov.tr/ozveri/ov3/ov3makaleler.htm>.
- Erkesim R., 1999. Özürlüye Uygun Açık Alan Tasarımı ve Kullanımlarının Değerlendirilmesi ve İstanbul Örneği. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul, Türkiye.
- Etlı B., 2002. Edirne İli Merkez İlçe Yeşil Alan Sisteminin Peyzaj Mimarlığı İlkeleri Yönünden İrdelenmesi. Trakya Üniversitesi. Bilimsel Araştırmalar Dergisi, 3 (1): 47- 59.
- Eyüboğlu Z., 2008. Kentsel Mekanların Bedensel Engelliler Tarafından Kullanılması. Yüksek Lisans Tezi. Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul, Türkiye.
- Eyüce A., 2005. Kent Mekanları. Mimarist Dergisi, 15: 15-18.
- Fettah E., 2005. İletişime Yönelik Kent Mobilyalarının Kentsel Açık Alanlardaki Etki Değerlendirmesi. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul, Türkiye.
- Geyik H., 2006. Tekerlekli Sandalye Kullanıcılarının Fiziksel İş Yapabilme Kabiliyetini Ölçen ve Artıran Tekerlekli Sandalye Ergometresi'nin Tasarımı ve İmalatı. Yüksek Lisans Tezi. Marmara Üniversitesi, İstanbul, Türkiye.
- Ghaem G., 1991. Report of the CIB Expert Seminar on Building Non -Handicapping Environments, Budapest. 20.10.2009. <http://www.independentliving.org/cib/cibbudapest10.html>
- Gümüş D., 2007. Türkiye'de Özürlüler İçin Ulaşılabilirlik Mevzuatı. TMMOB Mimarlar Odası Dergisi, 46: 18-22.

- Hepcan Ş., Kaplan A., Özkan B., Küçükerbaş E.V., Kara B., Deniz B., Hepcan Ç.C., Altuğ İ., 2006. Yaya Erişiminde Süreklilik Sorunu ve Çözüm Olanaklarının Bornova Kent Merkezi Örneğinde Araştırılması. Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi, 43(2):121-132.  
[http://www.megaron.yildiz.edu.tr/yonetim/dosyalar/01\\_09\\_ERDONMEZ\\_E.pdf](http://www.megaron.yildiz.edu.tr/yonetim/dosyalar/01_09_ERDONMEZ_E.pdf)
- Imrie R., 2000. Responding To The Design Needs Of Disabled People. Journal Of Urban Design, 5 (2): 199- 219.
- Jacobs G. P., 2002. Potential Enhancement: Micro-Social Approach To Disability Studies. Disability Studies Quarterly Winter, 22 (1):59-73.
- Jacob R. ve Üstün B., 2005. Re –Defining 'Health', Bulletin Of World Health Organization. 83:802. 25.10.2008. [www.who.int](http://www.who.int)
- Kaplan H., 2007. Kentsel Mekanların Erişilebilirliği ve Okunaklığını Sağlamada Kentsel Tasarımın Bir Bileşeni Olarak Engelsiz Tasarım. TMMOB Mimarlar Odası Dergisi, 46: 51-62.
- Kaya S. ve Bölen F., 2006. Kentsel Mekan Organizasyonundaki Farklılıkların Fraktal Analiz Yöntemi ile Değerlendirilmesi. İstanbul Kültür Üniversitesi. Dergisi, 4(4): 153- 172.
- Malkoç E., 2008. Kamusal Dış Mekanlarda Kullanım Sürecinde Değerlendirme (KSD): İzmir Konak Meydanı ve Yakın Çevresi Örneği. Doktora Tezi. Ege Üniversitesi, İzmir, Türkiye.
- Mittler P., 2008. Planning For The 2040's: Everybody's Business. British Journal Of Special Education, 35 (1).
- Meşhur F., 2006. Engellilerin Bir İstihdam Seçeneği Olarak Tele Çalışma; Modellenmesi Ve Modelin Kent Planlama Açısından İrdelenmesi. Doktora Tezi. Selçuk Üniversitesi, Konya, Türkiye.

- Müftüoğlu U., (2006). Tekerlekli Sandalye Kullanan Bedensel Engellilerin Kentsel Mekanları Kullanım Olanaklarının Trabzon Kent Merkezi Örneği Üzerinde İncelenmesi. Yüksek Lisans Tezi. Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon, Türkiye.
- Özcan Y., 2008. Engelli Standartlarının Adana Kenti Açık ve Yeşil Alanlarında Analizi ve Uygulama Önerileri. Yüksek Lisans Tezi, Çukurova Üniversitesi, Adana.
- Özdingiş N., 2007. İstanbul Kent Parklarının Bedensel Özürlüler Açısından Değerlendirilmesine Yönelik Bir Araştırma. Yüksek Lisans Tezi. Bahçeşehir Üniversitesi, İstanbul, Türkiye.
- Özler L., 2007. Azınlık Gruplar İçin Tasarım: Çocuklar, Yaşlılar ve Engelliler. 12.06.2009, [http://tr.designer.com/tasarim\\_haberleri/9133.html](http://tr.designer.com/tasarim_haberleri/9133.html)
- Simonds J. O., 1961. Organization Of Space. Landscape Architecture. New York 79-114.
- Sinan E., (2008). Kentsel Tasarımın Yasal Düzenlemelerdeki Konumu ve Karşılaştırmalı Sorgulamalar. Karadeniz Teknik Üniversitesi. Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü.
- Sleeper R., 2007. Architectural Graphic Standards (11th. Ed). Wiley Academy, ABD. 900-901.
- Şahin E. ve Dostoğlu N., 2007. Kentsel Mekan Tasarımında Doğal Verilerin Kullanımı. Uludağ Üniversitesi. Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi, 12 (1): 29- 40.
- Şahin H., 2006. Engellilik Kimin Sorunu? Bireyin Mi? Toplumun Mu? 12.06.2009, <http://www.ozida.gov.tr/ozveri/tummakaleler.htm>.
- TS12576, 1999. Türk Standardı. Şehir İçi Yollar - Özürlü Ve Yaşlılar İçin Sokak, Cadde, Meydan ve Yollarda Yapısal Önlemler ve İşaretlemelerin Tasarım Kuralları. Türk Standartları Enstitüsü.

- Uçkaç L., 2006. Kentsel Tasarımın Kent Kimliği Üzerine Etkileri: Keçiören Örneği. Yüksek Lisans Tezi. Ankara Üniversitesi, Ankara, Türkiye.
- Winter J. A., 2005. The Development Of The Disability Rights Movement As A Social Problem Solver. 20.10.2009.  
<http://www.ozida.gov.tr/ozveri/ov2/ov2topcozozhaklari.htm>
- Yavaş H., 2002. Özürlülerin Kentsel Mekanda Hareketliliği. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul, Türkiye.
- Yaylalı S., 1998. Kent Mobilyaları Tasarımında Kullanılabilecek Kavramsal Bir Model. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul, Türkiye.
- Yurdakonar T., 2001. Kentsel Açık Alanların Bedensel Engelliler Tarafından Kullanım İmkanlarının Değerlendirilmesi ve Kadıköy Örneğinde İrdelemeler. Yüksek Lisans Tezi. Ege Üniversitesi, İzmir, Türkiye.



## **EKLER**

**EK 1** Anket Formu..... II

**EK 2** Ordu Kent Merkezinde Tasarım Yapılan Alanlar..... VIII

## **EK 1 - ANKET FORMU**

**Anketin Amacı – Konusu:** Bu anket çalışması Ordu ilinde yaşayan tekerlekli sandalye kullanıcılarının kentsel dış mekanlarda karşılaştıkları sorunları tespit etmeye yönelik hazırlanmıştır. Anket çalışmasının sonuçları Ordu kenti özelinde tekerlekli sandalye kullanan engelli vatandaşlarımızın toplum yaşamına eşit katılımlarını sağlayabilmeye yönelik toplumsal bilincin oluşturulmasında ve kentleri şekillendiren kurum ve kuruluşların konuya yönelik çalışmaları gerçekleştirebilmelerinde önemli bir veri oluşturacaktır.

### **1- Yaşı**

- a) 6 – 14   b) 15 – 18   c) 19 – 24   d) 25-40   e) 41 – 55   f) 55 ve üzeri

### **2- Cinsiyeti**

- a) Kadın   b) Erkek

### **3- Medeni durumu**

- a) Evli   b) Bekar   c) Boşanmış   d) Dul   e) Evli / Ayrı Yaşıyor   f) Diğer

### **4- Kaç yıldır Ordu' da yaşıyor?**

- a) Ordu'da yaşamıyor.  
b) 0 – 5 yıl  
c) 5 -10 yıl  
d) 10 – 15 yıl  
e) 20 yıldan fazla.

### **5- Eğitim durumu**

- a) Okur – yazar değil  
b) Okur – yazar  
c) İlkokul  
d) Ortaokul  
e) Lise  
f) Yüksek okul  
g) Üniversite  
h) Yüksek lisans ve üzeri  
ı) Özel eğitim merkezleri

**6- Engellilik nedeni**

1) Doğuştan

a) Doğuştan

2) Sonradan

a) İş kazası

b) Trafik kazası

c) Ev kazası

d) Hastalık veya yanlış tedavi

e) Çocuk felci

f) Sportif yaralanmalar

g) Çatışmalardaki yaralanmalar

h) Doğal afetlerdeki yaralanmalar

i) Yaşlılıkla ilgili engeller

i) Diğer :.....

**7- Hangi tekerlekli sandalye türünü kullanıyor?**

a) Manuel tekerlekli sandalye

b) Otomatik tekerlekli sandalye

**8- Şu anda bir işte çalışıyor mu?**

1) Evet

a) Kamu kurumunda çalışıyor.

b) Tam zamanlı olarak özel bir kurumda çalışıyor.

c) Tam zamanlı olarak serbest çalışıyor.

d) Yarı zamanlı olarak serbest çalışıyor.

e) Yarı zamanlı olarak özel bir kurumda çalışıyor.

f) Diğer:.....

2) Hayır

a) Emekli

b) İşsiz

c) Hiç çalışmamış

d) Öğrenci

e) Ev hanımı

f) Diğer:.....

**9- Herhangi bir nedenle dışarı çıkarken aşağıdakilerden hangisi sizin durumunuzu en iyi tanımlıyor?**

- a) Bir başkasının yardımına gerek duymuyorum.
- b) Bir başkasının yardımına kısmen gerek duyuyorum ( örneğin; merdiven inip çıkarken, karşıdan karşıya geçerken v.b.).
- c) Bir başkasının yardımına büyük ölçüde gerek duyuyorum.
- d) Yanımda sürekli birisinin olması gerekiyor.
- e) Hiç dışarı çıkamıyorum.

**10- Hangi amaç ya da amaçlarla evinizden dışarı çıkıyorsunuz?**

- a) İşe gitmek için.
- b) Okula gitmek için.
- c) Zorunlu ihtiyaçlarımı gidermek için.
- d) Açık havada parklarda ve sahil kenarında vakit geçirmek için.
- e) Alışveriş, sinema, tiyatro v.b. sosyal aktiviteleri gerçekleştirmek için.

**11- Bulduğunuz yapıdan – binadan dışarı rahat çıkabiliyor musunuz?**

1) Evet

2) Hayır

- a) Bina içerisinde asansör yok.
- b) Var olan asansör kullanıma uygun değil.
- c) Binanın giriş kapısının genişliği yeterli değil.
- d) Bina girişinde merdiven kenarında rampa yer almıyor.
- e) Var olan rampa kullanıma uygun değil ( tahrip olmuş, çok eğimli v.b.).
- f) Diğer:.....

**12- Kent merkezinde sorun yaşamadan dolaşabiliyor musunuz?**

Kaldırım ve yaya yollarında sorun yaşamadan dolaşabiliyor musunuz?

1) Evet

2) Hayır

- a) Kaldırım genişlikleri uygun değil.
- b) Kaldırımlar üzerinde hareket etmeye uygun değil ( çöp kutusu, mantarlar, telefon kabini, elektrik gibi altyapı tesis kutuları, aydınlatma elemanları, ağaç- bitki v.b. elamanlar).
- c) Yollar bakımsız, tümsek ve çukurlar var.
- d) Yollardaki kaldırım rampaları yetersiz ya da engellinin kullanabileceği standartta (rampanın eğimi yüksek, rampanın genişliği az, v.b.) değil.
- e) Yaya yolları yönlendirmeyi sağlayacak şekilde basit ve anlaşılır değil.
- f) Kaldırımların araçlar tarafından işgal edilmesi geçişte zorluk yaratıyor.

- g) Döşeme malzemesi tekerlekli sandalye için uygun değil.
- h) Tekerlekli sandalye kullanan engelliler için kaldırımlarda dönüş alanı yeterli genişlikte değil.

Yaya geçitlerinde sorun yaşamadan dolaşabiliyor musunuz?

1) Evet

2) Hayır

- a) Engellilerin kullanabilecekleri uygun geçitlerin olmaması ya da yetersiz olması.
- b) Işık sürelerinin engelliler için yetersiz olması.
- c) Yaya geçitlerinde butonlu trafik ışığı düzenlemesi olmaması.
- d) Trafiğin yoğun olduğu yerlerde karşıdan karşıya güvenli geçişler yapmak için iki kademeli geçiş düzeni olmaması.
- e) Yaya geçitlerinin konumları duraklara, alışveriş merkezlerine, sinema, banka v.b. alanlara göre uygun olmaması.
- f) Işıklı yaya geçitlerinin olmadığı yerlerde çizgilerle belirlenmiş geçit olmaması ya da yetersiz oluşu.
- g) Yaya alt ve üst geçitlerinde tekerlekli sandalye kullananlar için asansör olmaması.
- h) Diğer:.....

**13- Kent merkezine ulaşım için hangi ulaşım araçlarını tercih ediyorsunuz?**

- a) Toplu taşıma aracı( dolmuş, otobüs)
- b) Taksi
- c) Özel araç

**14- Kent merkezine ulaşımında hangi zorluklarla karşılaşıyorsunuz?**

Özel araç kullanırken kent merkezine ulaşımında hangi zorluklarla karşılaşıyorsunuz?

- a) Engellilere uygun otopark alanı yok.
- b) Mevcut otopark alanları kent merkezindeki aktivite alanlarına uzak.
- c) Mevcut engelli otopark alanı engelli olmayan bireyler tarafından işgal ediliyor olması.
- d) Engelli otoparkı için bilgilendirme levhaları ve işaretleri yetersiz.
- e) Engelli otoparklarında uygun rampalar yok.
- f) Mevcut otoparklarda engellinin kullanabileceği standartlara uygun tasarım yok.
- g) Diğer:.....

Taksi, dolmuş, otobüs araçlarını kullanırken kent merkezine ulaşımında hangi zorluklarla karşılaşıyorsunuz?

- a) Durakların tasarımları engellilerin kullanımına uygun değil.

- b) Durak yerleri kent merkezindeki aktivite alanlarına uzak.
- c) Dolmuş ve otobüsler engellilerin kullanımına uygun değil.
- d) Araçlarda ve duraklarda yer alan bilgilendirici pano ve gösterimler yetersiz.
- e) Duraklara erişim zor.
- f) Durak yerleri kolay anlaşılabilir değil.
- g) Diğer:.....

**15- Kentsel dış mekanları ( park, bahçe, otopark, meydan, sokak v.b.) kullanmak istediğinizde ne gibi sorunlarla karşılaşıyorsunuz?**

- a) Bu alanlarla ilgili kentte bilgilendirme panoları yer almıyor.
- b) Bu alanlara ulaşımında toplu taşıma hizmetleri yetersiz kalıyor.
- c) Bu alanların konumu toplu taşıma duraklarına uzak kalıyor.
- d) Bu alanların yakınında engelli otoparkı bulunmuyor.
- e) Bu alanlardaki kent mobilyaları ( oturma bankları, su içme birimleri, çöp kutuları, bankamatikler v.b.) engellilerin kullanımına uygun değil.
- f) Engellilerin kent içinde hareket ederken dinlenebilecekleri uygun düzenlemeler yok.
- g) Bu alanlarda engellilerin kullanımına uygun WC bulunmuyor.
- a) Yaya yollarında ya da kaldırımlarda yer alan ızgaraların konumları ve ızgara açıklıkları uygun değil.
- b) Diğer:.....

**16- Kentsel dış mekanlarda yer alan kentsel mobilyaları kullanırken ne gibi sorunlarla karşılaşıyorsunuz?**

- a) Oturma banklarının yanında tekerlekli sandalye için uygun alan yer almıyor.
- b) Telefon kulübeleri engellilerin kullanımına uygun değil.
- c) Bankamatikler engellilerin kullanımına uygun değil.
- d) Aydınlatma elemanlarının boyutları ve konumları uygun değil.
- e) Bilgilendirme işaretleri ve levhaları yeteriz, anlaşılır değil yada uygun yerleştirilmemiş.
- f) Diğer.

**17- Kentsel dış mekanlarda yer alan bilgilendirme ve işaret levhalarından yararlanabiliyor musunuz?**

1) Evet

2) Hayır

- a) Kent merkezinde yeterli bilgilendirici ve yönlendirici işaretler bulunmuyor.

- b) Mevcut işaretlerin algılanması zor; şekil, yazı ve konumları uygun değil.
- c) Kentsel dış mekânlarda fonksiyonların yerlerini ve bunlara nasıl ulaşılacağını gösteren haritalar yeterli değil.
- d) İşaret ve levhalarda uluslararası semboller kullanılmıyor.
- e) Diğer.

**18- Kentsel dış mekanları kullanırken günlük yaşamınızda kolaylık sağlayacağına inandığınız düzenleme ve tasarımlardan size göre öncelikli olan hangisidir? (Numara vererek sıraladığınız.)**

- (.....) Ulaşım ( yaya yolları, kaldırımlar,yaya geçitleri,rampalar).
- (.....) Bina yakın çevresi ve girişi.
- (.....) Bilgilendirme işaretleri ve levhaları.
- (.....) Kentsel dış mekanların tasarımı( park, bahçe, otopark, çocuk oyun alanı).
- (.....) Kentsel donatı elemanları ( çöp kutusu, su içme elemanı, telefon kulübesi, bankamatikler).

Teşekkürler.....

PAFTA 1 BİNA GİRİŞİ TASARIMI



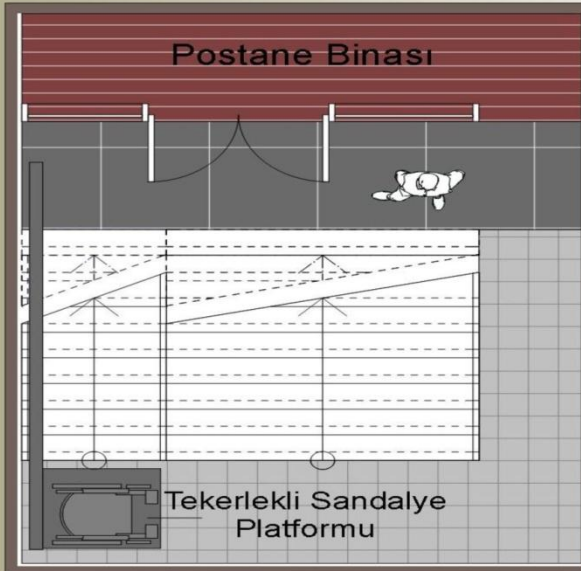
Mevcut  
Durum



Önerilen  
Tasarım  
Görünüş



Önerilen  
Tasarım  
Plan



Bina Girişinde  
Tekerlekli  
Sandalye  
Platformu Ve  
Merdiven İçin  
Önerilen  
Tasarım

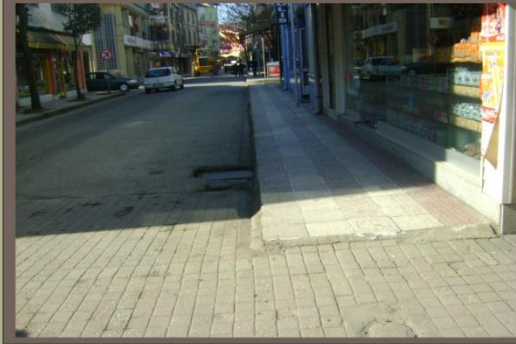


## PAFTA 2

## YAYA YOLU - KALDIRIM TASARIMI



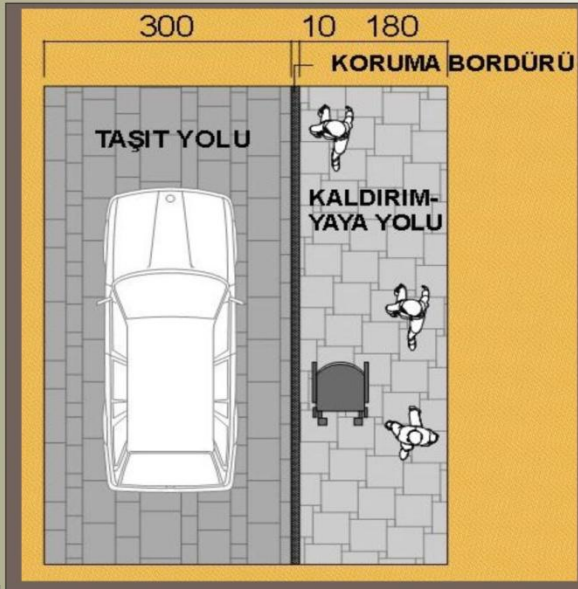
Mevcut  
Durum



Önerilen  
Tasarım  
Görünüş



Önerilen  
Tasarım  
Plan



Kaldırım Yaya  
Yolu Genişliği  
Ve Koruma  
Bordürü  
Ölçüleri

## PAFTA 3

## YAYA KALDIRIMI-KALDIRIM RAMPASI TASARIMI



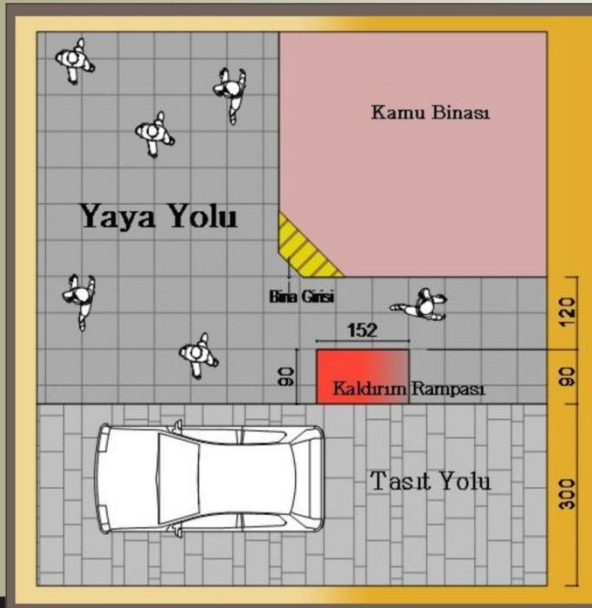
### Mevcut Durum



### Önerilen Tasarım Görünüşü



### Önerilen Tasarım Planı



**Yaya Kaldırımı, Kaldırım Rampası Ölçüleri**

## PAFTA 4

## YAYA KALDIRIMI-KALDIRIM RAMPASI-IZGARA TASARIMI



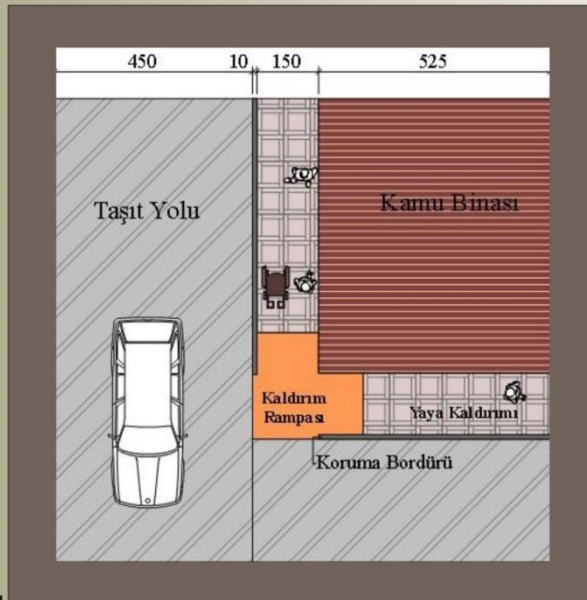
Mevcut Durum



Önerilen Tasarım Görünüşü



Önerilen Tasarım Planı



Yaya Kaldırımı, Kaldırım Rampası Ölçüleri ve Izgaranın Konumu

## PAFTA 5

## YAYA GEÇİDİ-KALDIRIM RAMPASI-DONATI BİRİMLERİ TASARIMI



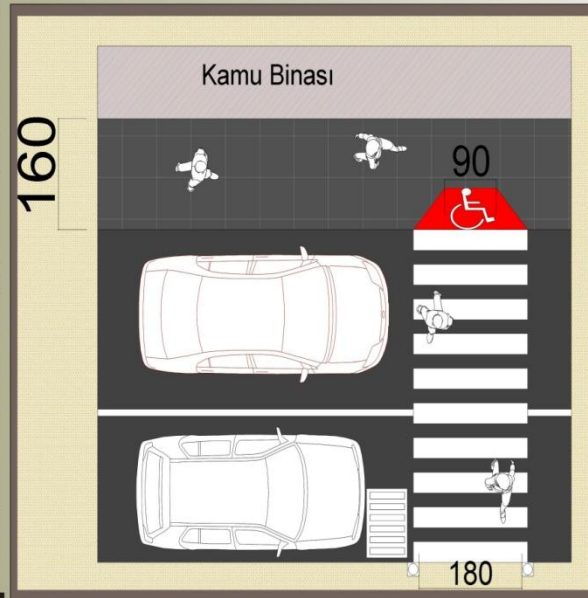
### Mevcut Durum



### Önerilen Tasarım Görünüşü



### Önerilen Tasarım Planı



Yaya Kaldırımı, Kaldırım Rampası ve Bina Girişinde Olması Gereken Ölçüler Ve Konumlar

## PAFTA 6

## DURAK TASARIMI



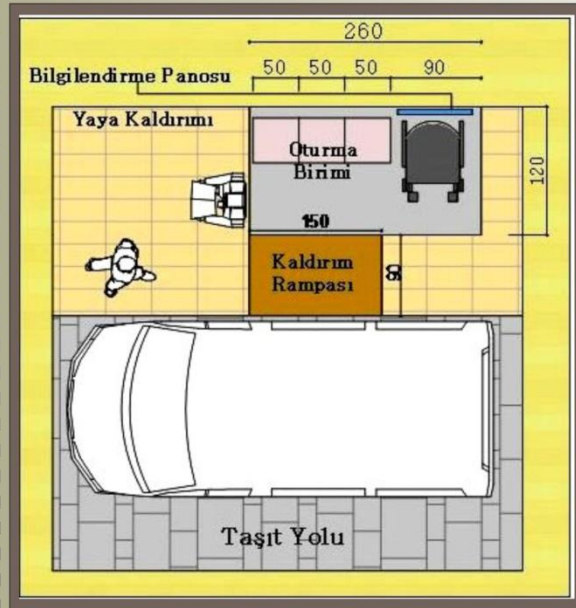
### Mevcut Durum



### Önerilen Tasarım Görünüşü



### Önerilen Tasarım Planı



### Toplu Taşıma Duraklarının Sahip Olması Gereken Ölçüler

- Tekerlekli sandalye yeri
- Yerden 20 cm yükseltilmiş kaldırım
- Kaldırım rampası (90 cm genişlik)

## PAFTA 7

## OTURMA BİRİMİ TASARIMI



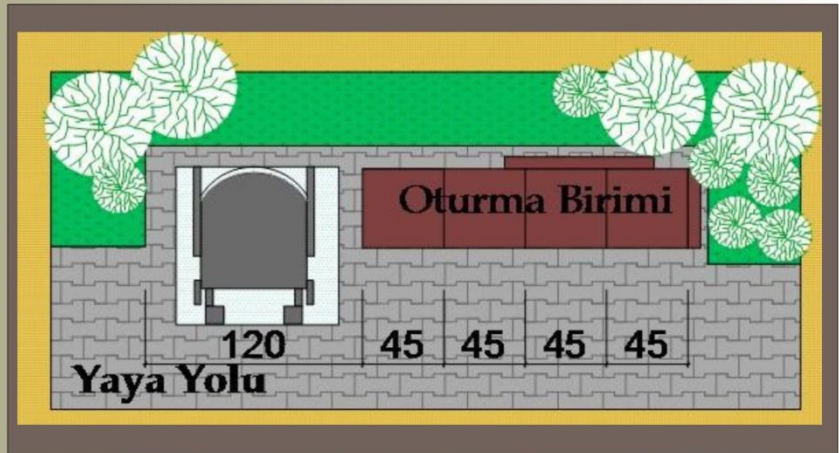
Mevcut  
Durum



Önerilen  
Tasarım  
Görünüş



Önerilen  
Tasarım  
Plan



Oturma Biriminin Yanında Tekerlekli Sandalye İçin Gerekli Alan Ölçüsü

## PAFTA 8

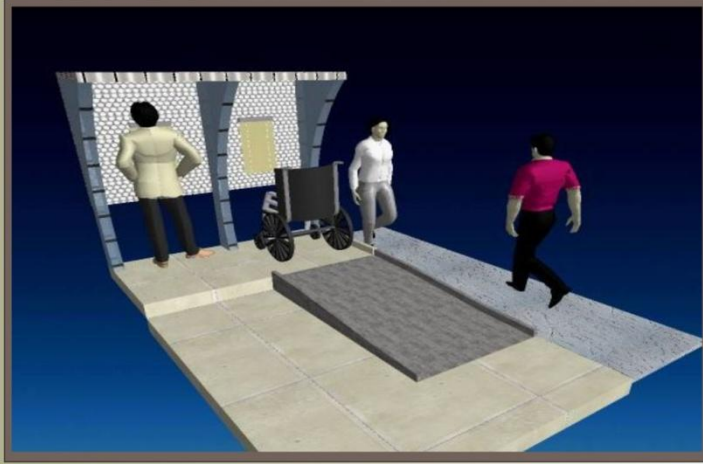
## TELEFON KABİNİ TASARIMI



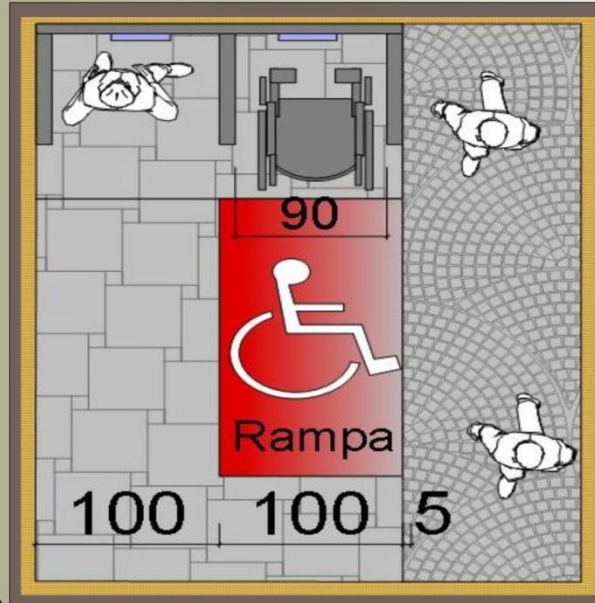
Mevcut  
Durum



Önerilen  
Tasarım  
Görünüşü



Önerilen  
Tasarım  
Planı



Telefon  
Kabini  
İçin Uygun  
Ölçüler

## ÇİZELGELER

<u>Çizelge No</u>	<u>Çizelge Adı</u>	<u>Sayfa No</u>
Çizelge 3. 1.	Kentsel dış mekanların sınıflandırılması .....	17
Çizelge 3. 2.	Fogg (1992)'a göre engelliler için ayrılması gereken otopark alanları .....	44
Çizelge 4. 1.	Çalışmanın akış şeması.....	65
Çizelge 5. 1.	Ankete katılanların yaş grubuna göre dağılımı.....	66
Çizelge 5. 2.	Ankete katılanların cinsiyete göre dağılımı .....	67
Çizelge 5. 3.	Ankete katılanların medeni duruma göre dağılımı .....	67
Çizelge 5. 4.	Ankete katılanların ordu'da yaşadıkları yıllara göre dağılımı .....	67
Çizelge 5. 5.	Ankete katılanların eğitim durumuna göre dağılımı.....	68
Çizelge 5. 6.	Ankete katılanların engelli nedenlerine göre durumları .....	68
Çizelge 5. 7.	Ankete katılanların kullandığı tekerlekli sandalye türüne göre dağılımı.....	69
Çizelge 5. 8.	Ankete katılanların meslek durumuna göre dağılımı .....	69
Çizelge 5. 9.	Ankete katılanların kentsel dış mekanlarda bağımsız hareket edebilme durumu.....	70
Çizelge 5. 10.	Ankete katılanların konut dışına çıkma sebeplerine göre dağılım .....	70
Çizelge 5. 11.	Ankete katılanların binadan rahat çıkabilme durumu.....	71
Çizelge 5. 12.	Ankete katılanların binadan rahat çıkamama nedenlerine göre dağılım .....	71
Çizelge 5. 13.	Ankete katılanların kaldırım ve yaya yollarında karşılaştıkları sorunlar ....	72
Çizelge 5. 14.	Ankete katılanların yaya geçitlerini sorunsuz kullanabilme durumları.....	72
Çizelge 5. 15.	Ankete katılanların yaya geçitlerinde karşılaştıkları sorunlar .....	73
Çizelge 5. 16.	Ankete katılanların kent merkezine ulaşımında kullandıkları araç türüne göre dağılım.....	73
Çizelge 5. 17.	Ankete katılanların özel araçla kent merkezine ulaşımında karşılaşılan zorluklara göre dağılım.....	74
Çizelge 5. 18.	Ankete katılanların taksi, dolmuş, otobüsle kent merkezine ulaşımında karşılaşılan zorluklar .....	74
Çizelge 5. 19.	Kentsel dış mekanları kullanırken karşılaşılan sorunlar.....	75
Çizelge 5. 20.	Ankete katılanların kentsel mobilyaları kullanırken karşılaştıkları sorunlar .....	76
Çizelge 5. 21.	Ankete katılanların bilgilendirme işaret ve levhalarından yararlanabilme durumu.....	76



Çizelge 5. 22. Ankete katılanların bilgilendirme ve işaret levhalarından yararlanamama nedenleri .....	77
Çizelge 5. 23. Birinci öncelikli düzenleme yapılması istenen alanların dağılımı.....	77
Çizelge 5. 24. İkinci öncelikli düzenleme yapılması istenen alanların dağılımı .....	78
Çizelge 5. 25. Üçüncü öncelikli düzenleme yapılması istenen alanların dağılımı .....	78
Çizelge 5. 26. Dördüncü öncelikli düzenleme yapılması istenen alanların dağılımı.....	78
Çizelge 5. 27. Beşinci öncelikli düzenleme yapılması istenen alanların dağılımı.....	79

## ŞEKİLLER

<u>Sekil No</u>	<u>Sekil Adı</u>	<u>Sayfa No</u>
Şekil 3. 1.	Tekerlekli sandalye ölçüleri.....	30
Şekil 3. 2.	Tekerlekli sandalye kullanıcısının oturma ölçüleri yandan görünüşü. ....	30
Şekil 3. 3.	Tekerlekli sandalyenin kendi ekseninde dönüşü. ....	31
Şekil 3.4.	Bina girişlerinde geniş giriş sahanlığı ve merdiven ile birlikte rampa kullanım örneği. ....	32
Şekil 3. 5.	Bina girişlerinde bulunması gereken sahanlık ölçüleri.....	32
Şekil 3. 6.	Tekerlekli sandalye kullanıcılarına uygun bina giriş rampası.....	33
Şekil 3. 7.	Bina girişlerinde kullanılan engellileri yönlendiren uluslar arası sembol. ....	34
Şekil 3. 8.	Çift yönlü yaya yolları ölçüsü. ....	34
Şekil 3. 9.	Kaldırımlara uygulanabilecek rampa detayı.....	36
Şekil 3.10.	Kaldırım ve yaya yollarında bulunması gereken rampaların eğim ve genişlik ölçüleri .....	36
Şekil 3. 11.	Kullanma yoğunluğu ile bedensel engelli yaya geçişi için gerekli genişlikler	37
Şekil 3. 12.	Yaya yolunda bulunan rampa örnekleri.....	38
Şekil 3. 13.	Sinyalizasyon lambalarının yerden yükseklik ölçüleri.....	38
Şekil 3. 14.	Yayalar için refüjde geçişlerin genişlik ve boy ölçüleri .....	39
Şekil 3. 15.	Rampalar için uygun eğim ve genişlik ölçüleri .....	40
Şekil 3. 16.	Kaldırım rampaları. ....	40
Şekil 3. 17.	Kaldırım rampaları. ....	41
Şekil 3. 18.	Tse (1991)'e göre tek ve çift taraflı koruma bordürleri .....	41
Şekil 3. 19.	Caddenin iki tarafına yerleştirilen bordür rampaları. ....	41
Şekil 3. 20.	Köşelerde devam eden bordür rampaları.....	42
Şekil 3. 21.	Bina girişlerinde uygulanması gereken korkuluklu rampa örneği.....	42
Şekil 3. 22.	Goldsmith (1976)'ya göre portatif rampa örneği .....	43
Şekil 3. 23.	Döner rampa örnekleri.....	43
Şekil 3. 24.	Sahanlık gerektiren düz rampa örneği .....	44
Şekil 3. 25.	Engelli otoparkı için yeterli genişlik ölçüsü.....	45
Şekil 3. 26.	İki araç arasında kalan koridor için yeterli genişlik ölçüsü.....	45
Şekil 3. 27.	Park alanının köşe yerlerinde engelliler için park alanı örneği. ....	46
Şekil 3. 28.	Engelliler için cadde kenarında park şeridi örneği .....	46

Şekil 3. 29.	Engelli otopark alanını gösteren uluslararası levha.....	46
Şekil 3. 30.	Tekerlekli sandalye kullananlar için tasarlanmış kum alanı.....	47
Şekil 3. 31.	Tekerlekli sandalye kullanan engelliler için tasarlanmış kum alanın planı ve yan görünüşü .....	48
Şekil 3. 32.	Birden fazla engelli çocuğun beraber oyun oynamalarını sağlayan köşe çözüm örneği.....	48
Şekil 3. 33.	Tek kişilik nişlerde çözüm örneği .....	49
Şekil 3. 34.	Farklı seviyeden akan suyla engelli çocuğunda oynamasına olanak veren bir düzenleme örneği.....	49
Şekil 3. 35.	Farklı boyutlardaki ve yerdeki işaretler ile ilgili yükseklik ölçüleri. ....	51
Şekil 3. 36.	Uluslar arası bedensel engelli sembolü .....	52
Şekil 3. 37.	Engelli bilgilendirme işaretlerinin gösterimi. ....	53
Şekil 3. 38.	Çöp kutularının ağız kısmının yerden yükseklik ölçüsü. ....	54
Şekil 3. 39.	Otobüse kolay biniş için yükseltilmiş kaldırım. ....	55
Şekil 3. 40.	Bir otobüs durağının sahip olması gereken en az ölçüler. ....	55
Şekil 3. 41.	Verhe (1995)'ye göre yaya yolu ve kaldırım üzerinde yer alan ızgaralar ....	56
Şekil 3. 42.	Oturma biriminin yanında tekerlekli sandalye için gerekli alan ölçüsü .....	57
Şekil 3. 43.	Oturma birimleri arasındaki uygun mesafe. ....	57
Şekil 3. 44.	Council (1996)'a göre farklı düzeydeki su içme elemanı.....	57
Şekil 3. 45.	Tekerlekli sandalyenin telefon kabinine paralel ve önden yaklaşım ölçüleri. ....	58
Şekil 3. 46.	Telefon kabinine yandan ve önden yaklaşım için gerekli olan ölçüler .....	58
Şekil 3. 47.	Yön değişimi olan yürüyüş yollarında, rehber şeritler doğrultusunda kademeli bir değişim örneği.....	59
Şekil 3. 48.	Rampaya yerleştirilen kaymayı önleyici yüzey kaplaması.....	59
Şekil 4. 1.	Çalışma alanının türkiye haritasında yeri, Ordu kent merkezi yerleşim alanları ve çalışma alanı sınırları. ....	62
Şekil 4. 2.	Ordu ili kent merkezi haritası .....	63
Şekil 5. 1.	Sırrıpaşa caddesi üzerinde bulunan kaldırım. ....	82
Şekil 5. 2.	Sırrıpaşa caddesi üzerindeki kaldırım.....	82
Şekil 5. 3.	Sırrıpaşa caddesi üzerinde bulunan genişliği yetersiz kaldırım.....	83
Şekil 5. 4.	Sırrıpaşa caddesi üzerinde kullanıma uygun olmayan kaldırım. ....	83
Şekil 5. 5.	Süleyman felek caddesi'nde kaldırım rampası örneği. ....	84
Şekil 5. 6.	Süleyman felek caddesi'nde kaldırım rampası örneği. ....	84
Şekil 5. 7.	Hükümet caddesi'nde kaldırım ve ızgara örneği. ....	84

Şekil 5. 8. Süleyman felek caddesi'nde kaldırım rampası ve geçiş zorluğuna sebep olan sabit engel örneği.....	85
Şekil 5. 9. Sırrıpaşa caddesi'nde kaldırım ve rampa örneği.....	85
Şekil 5. 10. Sırrı paşa caddesi'nde kaldırım rampası ve sınırlayıcı elemanın konumu.....	85
Şekil 5. 11. Süleyman felek caddesi'nde geçiş zorluğu yaratan sabit engel örneği.....	86
Şekil 5. 12. Süleyman felek caddesi'nde yaya geçidi.....	86
Şekil 5. 13. Ordu öğretmenevi girişi.....	87
Şekil 5. 14. Ordu belediyesi karadeniz tiyatrosu girişi.....	87
Şekil 5. 15. Ordu ptt binası girişi.....	88
Şekil 5. 16. Ordu halk bankası girişi.....	88
Şekil 5. 17. Süleyman felek caddesi'nde park alanındaki oturma birimi.....	89
Şekil 5. 18. Sırrı paşa caddesi'nde telefon kabinleri.....	90
Şekil 5. 19. Sırrı paşa caddesi'ndeki park alanında su içme birimi.....	90
Şekil 5. 20. Sırrı paşa caddesi'nde kaldırımı kullanmayı engelleyen donatılar.....	90
Şekil 5. 21. Süleyman felek caddesi'nde çöp kutusu.....	91
Şekil 5. 22. Süleyman felek caddesi'nde bankamatik örneği.....	91
Şekil 5. 23. Süleyman felek caddesi'nde bulunan dolmuş durağı.....	92
Şekil 5. 24. Cumhuriyet caddesi üzerinde bulunan dinlenme alanı.....	93
Şekil 5. 25. Süleyman felek caddesi üzerinde bulunan mehmetçik çocuk parkı.....	93
Şekil 5. 26. Süleyman felek caddesi'nde bulunan otopark alanı.....	93
Şekil 6. 1. Ordu kent merkezinde tasarım yapılan alanların gösterimi.....	96

## ÖZGEÇMİŞ

### KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı : Elif SAĞLIK  
Doğum Yeri : Almanya  
Doğum Tarihi : 22.07.1983

### EĞİTİM DURUMU

Lisans Öğrenimi : Karadeniz Teknik Üniversitesi / Orman Fakültesi / Peyzaj Mimarlığı  
Bölümü  
Yüksek Lisans Öğrenimi : Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi / Fen Bilimleri Enstitüsü /  
Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı  
Bildiği Yabancı Diller : İngilizce

### İLETİŞİM

E-posta Adresi : elifyontem@mynet.com