

T.C.
BEYKENT ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
MİMARLIK ANABİLİM DALI
MİMARLIK BİLİM DALI

**TARİHİ KENT MERKEZİNİN HERKES İÇİN TASARIM
İLKELERİ AÇISINDAN İNCELENMESİ;
EDİRNE ÖRNEĞİ**
(Yüksek Lisans Tezi)

Tezi Hazırlayan: **Sümevra ÇENET**

İSTANBUL, 2013

T.C.
BEYKENT ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
MİMARLIK ANABİLİM DALI
MİMARLIK BİLİM DALI

**TARİHİ KENT MERKEZİNİN HERKES İÇİN TASARIM
İLKELERİ AÇISINDAN İNCELENMESİ;
EDİRNE ÖRNEĞİ**
(Yüksek Lisans Tezi)

Tezi Hazırlayan:

Sümeyra ÇENET

Öğrenci No:

100807017

Danışman:

Doç. Dr. Ayşe Nilay EVCİL

İSTANBUL, 2013

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans projesi olarak sunduğum “**TARİHİ KENT MERKEZİNİN HERKES İÇİN TASARIM İLKELERİ AÇISINDAN İNCELENMESİ; EDİRNE ÖRNEĞİ**” başlıklı bu çalışmanın, bilimsel ahlak ve geleneklere uygun şekilde tarafımdan yazıldığını, yararlandığım eserlerin tamamının kaynaklarda gösterdiğim ve çalışmamın içinde kullanıldıkları her yerde bunlara atıf yapıldığını belirtir ve bunu onurumla doğrularım. 30/05/2013

Aday: Sümeyra ÇENET

T.C.
BEYKENT ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

YÜKSEK LİSANS TEZ SAVUNMA SINAVI SONUÇ TUTANAĞI

Beykent Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü Müdürlüğü'ne,

Aşağıda tez adı belirtilen yüksek lisans öğrencisi 100807017 no'lu Sümeyra GENET'in 26 / 6 / 2013 tarihinde yapılan tez savunma sınavı¹ sonucunda 45 dakika süreyle sunduğu ve savunduğu tezi hakkında² oybirliğiyle, KABUL kararı verilmiştir.

Bilgilerinize saygılarımızla arz ederiz.

Anabilim Dalı : Mimarlık
Programı :
Tez Başlığı³ : Tarihî Kentlerin korunması için Tasarım İlkelei Açısından
İncelenmesi, Edirne Örneği

<u>Tez Sınav Jürisi</u>	<u>Öğretim Üyesi</u>
Danışman	: <u>Doç. Dr. A. Nilay ZUCİL</u>
Üye	: <u>Prof. Dr. Sengül ÖTKEN GÜR</u>
Üye	: <u>Yrd. Doç. Dr. Esma TILHAYANLAR.</u>

İmza



¹ Jüri üyeleri söz konusu tezin kendilerine teslim edildiği tarihten itibaren en geç bir ay içinde toplanarak öğrenciyi tez savunma sınavına alır. Belirlenen günde yapılamayan jüri toplantısı, katılanların hazırladığı bir tutanakla enstitü yönetimine bildirilir. Bu durumda jüri en geç onbeş gün içinde toplanarak adayı tez savunma sınavına alır. Tez savunma sınav süresi en az 45 dakikadır. Yüksek lisans tez savunma sınavı, tez çalışmasının sunulması ve bunu izleyen soru-yanıt bölümlerinden oluşur ve dinleyiciye açıktır. (Beykent Lisansüstü eğitim ve Öğretim Yönetmeliği-Madde30-3)

² Tez sınavının tamamlanmasından sonra jüri, tez hakkında "kabul", "düzeltme" veya "red" kararı verir. Jüri başkanı, jüri üyelerince imzalanmış sınav tutanağını, tez sınavını izleyen üç gün içinde ilgili enstitü yönetimine teslim eder. Tezi başarısız bulunan öğrencinin Enstitü ile ilişkisi kesilir. Tezi hakkında düzeltme kararı verilen öğrenci en geç üç ay içinde gerekli düzeltmeleri yaparak ve yönetmelikte belirtilen usullere uygun olarak tezini aynı jüri önünde yeniden savunur. Bu savunma sınavında da tezi kabul edilmeyen öğrencinin enstitü ile ilişkisi kesilir. (Beykent Lisansüstü eğitim ve Öğretim Yönetmeliği-Madde30-4)

³ İleride doğabilecek aksaklıkların engellenmesi için tezin başlığının yazılması gerekmektedir.

ÖNSÖZ

Eğitim hayatım boyunca beni destekleyen ve her zaman yanımda olan canım anne ve babama ve sevgili kardeşime; bana gösterdikleri sabır, anlayış ve hoşgörü için teşekkür ederim.

Bu yüksek lisans tezinin hazırlanmasında değerli fikirleri ile bana destek olan tez danışmanım Sn. Doç. Dr. A. Nilay Evcil'e, tez jüri üyeleri Sn. Prof. Dr. şengül Öymen Gür'e ve Sn. Yrd. Doç. Dr. Esmâ Mıhlayanlar'a; ayrıca çalışma sürecinde gösterdikleri hoşgörü ve destek için Kağıthane Belediyesi Plan Proje Müdürü Sn. Enver ÇALCI'ya ve Müdür Yardımcısı Sn. Meral Tuzcu'ya teşekkürlerimi sunarım.

Sümevra ÇENET
İstanbul, 2013

Adı ve Soyadı : Sümeyra Çenet
Danışmanı : Doç. Dr. Ayşe Nilay Evcil
Türü ve Tarihi : Yüksek Lisans, 2013
Alanı : Mimarlık
Anahtar Kelimeler : Kentsel Mekân Ögeleri, Tarihi Kent Merkezi, Herkes İçin
Tasarım

ÖZET

TARİHİ KENT MERKEZİNİN HERKES İÇİN TASARIM İLKELERİ AÇISINDAN İNCELENMESİ; EDİRNE ÖRNEĞİ

Tarihi çevreler kentlere kimlik kazandıran, hem tarihi, hem kültürel değerlere sahip, korunması ve gelecek nesillere aktarılması gereken özgün yerlerdir. Genellikle, bu çevreler turist çekim alanları da oldukları için halkın yoğun kullandığı kentsel mekânlardır. Hem yerli hem de yabancı turistlerin ziyaret etmesi nedeniyle, kullanıcı grubunu, her yaş ve yetiden bireyler oluşturmaktadır. Başka bir ifadeyle, turizm aktivitesinin en çekici mekânlarından olan tarihi çevreler herkesin ziyaret etme hakkı olan kamusal alanlardır.

Tarihi çevrelerde bulunan tarihi yapılara ve bu yapıların oluşturduğu kamusal mekânlara, turistlerin dolaşım hakkı ve seyahat özgürlüğü düşünülerek, kent halkı bilinçlendirilmeli, ziyaret açısından fırsat eşitliği sağlanmalıdır. Kamusal özellikteki tarihi çevrelere ve bu çevreyi oluşturan yapılara özürsüz insanlar, yaşlılar, çocuklar, yürüme güçlüğü çekenler, yabancı turistler için de erişim olanakları sağlanmalıdır. Bu erişim sağlanırken tarihi yapıların özgün karakteri korunarak zarar verilmemeli ve tarihi çevre herkesin kullanımına uygun hale getirilmelidir.

Bu bağlamda Edirne Tarihi Kent Merkezindeki kentsel mekân ögeleri Kevin Lynch'in tanımladığı 5 ana eleman üzerinden; yollar, kentsel bölgeler, sınırlar, nirengi noktaları ve düğüm noktaları, herkes için tasarım ilkeleri ile ilişkilendirilmiştir. Tarihi Kent Merkezi'nde yapılacak olan kentsel tasarım çalışmalarında yukarıda bahsedilen ögelerin herkes için tasarlanabilir olması, her ögenin alt bileşenlerinin de mutlaka düşünülmesi suretiyle sağlanabilir.

Bu çalışmada, kentsel tasarım ögelerinin alt bileşenleri de dâhil edilerek herkes için tasarıma uygunlukları belirlenmiştir. Buna göre, Edirne Tarihi Kent Merkezinde kentsel tasarım elemanlarının herkes için tasarıma uygunluğunda en yüksek oran %66 ile yollara ait alt bileşen olan yürüyüş yüzeylerinde belirlenmiştir. Başka bir ifadeyle yürüyüş yüzeyleri %66 oranında herkes için tasarıma uygun tespit edilmiştir. En düşük oran ise, %33 ile düğüm noktalarında görülmüştür. Bu durum yolcu-indirme bindirme alanlarının ana girişe uzak olmasından kaynaklanmaktadır. Son olarak, inceleme alanının herkes için kullanımını ve erişilebilirliğini sağlayan önerilerde bulunmuş ve bu önerilerde çevrenin özgün yapısının devamlılığı için azami özen gösterilmiştir.

Name and Surname : Sümevra enet
Spervisor : Doç. Dr. Ayşe Nilay Evcil
Degree and Date : Master, 2013
Major : Architecture
Key Words : Elements of Urban Space, Historic City Center, Design for All

ABSTRACT

A STUDY ON THE HISTORICAL CITY CENTER REGARDING PRINCIPLES OF DESIGN FOR ALL; EDİRNE AS A CASE STUDY

Historical environments are unique places that give identities to cities; contain both historical and cultural values and must be preserved and transmitted to future generations. Since these historical places are touristic urban spaces, they are also intensely used by city residents. This occupant group consists of a variety of individuals from different age or social background. In other words, the aforementioned places are attractive public areas for all domestic & foreign tourists.

In order to visit historical buildings and public open spaces that are surrounded by these historical buildings, equal opportunity must be ensured and city residents must be informed to raise awareness on freedom of mobility and travelling. Accessibility must be provided in historical public areas and buildings for people with disabilities, elderly people, children and tourists. While providing the accessibility, original characteristics of the historical buildings must be protected; and historical environments should be adapted according to everyone's needs.

This project determined the compliance of 5 urban spaces elements defined by K. Lynch in Edirne historical city center to design for all principles. In the historical city centers, Lynch's elements- road, node, landmark, district and edges- must be designed according to design for all. For instance, in order to provide accessibility for everyone, a street & its sub-components must be taken into account as pavement width, surface, ramp, tactile paving. In this study, sub elements of urban design items are also included and their appropriateness to design for everybody is determined. According to this, for urban design items in the Edirne historical city center, the highest ratio of appropriateness to design for everybody is 75% which is determined on the walking surfaces that are sub elements for the region. In other words, walking surfaces are detected 75% appropriate to design for everybody. The lowest ratio is 33% which is determined in the crucial points. This situation arises because the passenger stop points are far away from the main entrance. Last of all, some recommendations are made for the investigated area being available for everybody and in these recommendations; maximum attention is given in order to sustain original structure of the environment. All of these components need to be designed in the context of the principles of equal usage, flexibility of use, the tolerance for error, perceptible information, low use of physical force and so on. This study ends with recommendations intended for design to all and each of them are specifically developed for the Edirne historical city center.

İÇİNDEKİLER

Sayfa No:

ÖZET.....	i
ABSTRACT	ii
TABLolar LİSTESİ	vi
ŞEKİLLER LİSTESİ	vii
RESİMLER LİSTESİ	viii
KISALTMALAR	xii
1. GİRİŞ	1
2. YÖNTEM VE AMAÇ	3
3. TANIMLAR ve TEMEL KAVRAMLAR.....	5
3.1. Engelli Tanımı	5
3.2. Engellilik Türleri	6
3.3. Engelli Bireyin Yapılanmış Çevrede Karşılaştığı Sorunlar.....	9
3.4. Herkes İçin Tasarım Kavramı	12
3.4.1. Herkes İçin Tasarım Kavramının Tanımı	12
3.4.2. Herkes İçin Tasarım Kavramının Tarihsel Süreci	16
3.4.3. Herkes İçin Tasarım Prensipleri	19
3.4.3.1. Eşit Kullanım Prensibi	22
3.4.3.2. Kullanımda Esneklik Prensibi.....	23
3.4.3.3. Basit ve Sezgisel Kullanım Prensibi	24
3.4.3.4. Algılanabilir Bilgilendirme Prensibi	25
3.4.3.5. Tasarımda Hata Payı Prensibi	26
3.4.3.6. Düşük Fiziksel Güç Harcanması Prensibi.....	27
3.4.3.7. Yaklaşım ve Kullanım İçin Boyut ve Mekân Sağlanması Prensibi	28
3.5. Türkiye’de Engelliler İçin Erişilebilirlik Mevzuatı	30
4. HERKES İÇİN TASARIM PRENSİPLERİNİN TARİHİ ALANLARDA UYGULANMASI.....	39
4.1. Herkes İçin Tasarım Yaklaşımını Dikkate Alan Tarihi Alan Örnekleri.....	42

4.1.1. Atina Akropolisi - Yunanistan.....	42
4.1.2. Hacı Hasan Cami, Odunpazarı/Eskişehir.....	46
4.1.3. Osaka Kalesi - Japonya.....	49
4.1.5. Portekiz'in Tarihi Merkezi Guimaraes	51
5. ÇALIŞMA ALANI: EDİRNE VE TARİHİ KENT MERKEZİ	55
5.1. Edirne İli'nin Ulaşım ve Çevre Bağlantıları.....	56
5.2. Mimar Sinan ve Edirne Tarihi Kent Merkezi.....	57
5.2.1. Mimar Sinan'ın Açık Alanlardaki Tasarım Anlayışı.....	57
5.2.2. Edirne Tarihi Kent Merkezindeki Uygulamaları	62
5.3. Edirne İli'nde Bulunan Kent Merkezinin Çalışma Alanı Olarak Seçilme Nedenleri	63
5.4. Örnek Alan Çalışmasının Yapıldığı Edirne ve Tarihi Kent Merkezindeki Kentsel Ögeler	64
5.4.1 Yollar	65
5.4.2 Sınırlar-Ayrıtlar	66
5.4.3 Kentsel Bölgeler-Kesimler	68
5.4.4 Düğüm Noktaları	71
5.4.5. Nirengi Noktaları	71
5.5. Çalışma Alanının Kent Ölçeğinde İrdelenmesi	72
5.6. Çalışma Alanının Herkes İçin Tasarım Kriterlerine Göre Değerlendirilmesi.....	76
5.6.1. Tarihi Kent Merkezinde Kentsel Tasarım Elemanlarının Herkes İçin Tasarım İlkelerine Göre Değerlendirilmesi	83
5.6.1.1. Selimiye Cami.....	83
5.6.1.2. Selimiye Cami Önündeki Yeşil Alan.....	87
5.6.1.3. Eski Cami	91
5.6.1.4. Üç Şerefeli Cami	95
5.6.1.5. Ali Paşa Çarşısı	98
5.6.1.6. Ali Paşa Çarşısı Önündeki Yaya Yolu	101
5.6.1.7. Bedesten	104
5.6.2. Çalışma Alanında Herkes İçin Tasarım İlkelerinin İncelenmesi İçin Sistematik Bir Yaklaşım	107

6. BULGULAR VE ÖNERİLER.....	114
6.1. Yollar Bileşeni İçin Çözüm Önerileri:	114
6.2. Nirengiler ve Yakın Çevresi Bileşeni İçin Çözüm Önerileri:	116
6.3. Sınır Ögeleri ve Güvenlik Sağlayan Ögeler Bileşeni İçin Çözüm Önerileri:.....	118
6.4. Bölgeler (Açık Alandaki Faaliyetler) Bileşeni İçin Çözüm Önerileri:.....	118
6.5. Düğüm Noktaları Bileşeni İçin Çözüm Önerileri:.....	119
7. SONUÇ	121
KAYNAKLAR	125

TABLULAR LİSTESİ

Sayfa No.

Tablo 3.1 : Yetersizlik, Engellilik ve Engellilik Kavramı Açısından Kişinin Engellinin Tanımlanması.....	7
Tablo 3.2 : Herkes İçin Tasarım Piramidi.....	14
Tablo 3.3 : Herkes İçin Tasarım Prensipleri ve Rehberleri.....	21
Tablo 5.1 : Tarihi Kent Merkezindeki Kentsel Doku Ögelerinin Herkes için Tasarım İlkeleriyle İlişkilendirilmesi.....	73
Tablo 5.2 : Çalışma Alanındaki Kentsel Tasarım Elemanlarının Herkes İçin Tasarım İlkelerine Göre Değerlendirilmesi.....	77
Tablo 5.3 : Çalışma Alanındaki Herkes İçin Tasarım İlkelerinin İncelenmesi İçin Sistemik Bir Yaklaşım.....	107

ŞEKİLLER LİSTESİ

	Sayfa No.
Şekil 4.1 : Sosyal Aksiyon Binasına Yapılan Dikey Asansör.....	54
Şekil 4.2 : Sosyal Aksiyon Binasına Yapılan Kaldırma Platformu.....	54
Şekil 4.3 : Sosyal Aksiyon Binası Ulaşım Rampaları.....	54
Şekil 5.1 : Süleymaniye Külliyesi’nde Sınır görevini üstlenen sokak ve camiden ayrılan külliye bölümleri.....	60
Şekil 5.2 : Ticari ve dini bölge olarak Süleymaniye Külliyesi’ni iki bölgeye ayıran arasta.....	61
Şekil 5.3 : Edirne Kent Merkezi’nin TEM Otoyolu ve D100 Karayolu İle Bağlantısı....	66
Şekil 5.4 : Edirne Kent Merkezi’nin Eski İstanbul Yolu İle Bağlantısı.....	66
Şekil 5.5 : Edirne Kent Merkezindeki Yaya ve Taşıt Yolları.....	66
Şekil 5.6 : Kentin Sınırlayıcı Elemanı Olan Meriç ve Tunca Nehirleri İle Sınır Görevi Üstlenen Yollar.....	67
Şekil 5.7 : Edirne Kent Merkezindeki Bölgeler.....	68
Şekil 5.8 : Edirne Kent Merkezinin Kuzeyinin Fonksiyon Açısından İncelenmesi.....	68
Şekil 5.9 : Edirne Selimiye Cami ve Çevresinin Fonksiyon Açısından İncelenmesi.....	69
Şekil 5.10 : Edirne Kent Merkezinin Güneyinin Fonksiyon Açısından İncelenmesi.....	69
Şekil 5.11 : Edirne Kent Merkezindeki Yeşil Alanların İncelenmesi.....	70
Şekil 5.12 : Edirne Kent Merkezindeki Düğüm Noktalarının İncelenmesi.....	71
Şekil 5.13 : Edirne Kent Merkezindeki Nirengi Noktalarının İncelenmesi.....	72

RESİMLER LİSTESİ

	Sayfa No.
Resim 3.1 : Farklılıklarıyla Kullanıcı Çeşitliliği.....	13
Resim 3.2 : Eşit Kullanım Prensibi İle İlgili Örnekler.....	22
Resim 3.3 : Kullanımda Esneklik Prensibi İle İlgili Örnekler.....	23
Resim 3.4 : Basit ve Sezgisel Kullanım Prensibi İle İlgili Örnekler.....	24
Resim 3.5 : Algılanabilir Bilgilendirme Prensibi İle İlgili Örnekler.....	26
Resim 3.6 : Tasarımda Hata Payı Prensibi İle İlgili Örnekler.....	27
Resim 3.7 : Düşük Fiziksel Güç Harcanması Prensibi İle İlgili Örnekler.....	28
Resim 3.8 : Yaklaşım ve Kullanım İçin Boyut ve Mekan Sağlanması Prensibi İle İlgili Örnekler.....	29
Resim 4.1 : The Akropolis.....	42
Resim 4.2 : Akropol’de Bulunan Asansöre Raylı Sistem İle Erişim.....	43
Resim 4.3 : Akropol’e Asansör İle Erişim.....	43
Resim 4.4 : Akropol Alanının Döşeme Yollardan Görünüm.....	44
Resim 4.5 : Tepebaşında Yer Alan Eski Akropol Müzesi’ne Erişim.....	44
Resim 4.6 : Yeni Akropol Müzesi ve Diğer Arkeolojik Alanların Birleştirilmesinden Bir Görünüm.....	45
Resim 4.7 : Heredion Antik Tiyatrosundan Görünüm.....	45
Resim 4.8 : Hacı Hasan Cami	46
Resim 4.9 : Hacı Hasan Camisi’nde İşitme Engelliler İçin Yapılan Çalışmalar.....	47
Resim 4.10 : Hacı Hasan Cami Girişi’nden Görünüm.....	48
Resim 4.11 : Hacı Hasan Cami İç Merdiven Basamaklarına Monte Edilen Tasarım.....	48
Resim 4.12 : Hacı Hasan Cami Düzayak Kot Farkı Olmaksızın Giriş.....	49
Resim 4.13 : Japonya Osaka Kalesi.....	50
Resim 4.14 : Osaka Kalesi’ne Erişimi Sağlayan Dikey asansör.....	50

Resim 4.15 : Mescidi Haram'a Girişte Engelli Rampası ve Erişilebilirliğe Uygun Zemin Kaplaması.....	50
Resim 4.16 : Say İbadetinin Yapıldığı Mekanda Engelliler İçin Tasarlanmış Ayrı Yürüyüş Sahası.....	51
Resim 4.17 : Guimaraes Belediyesine Ait Sosyal Aksiyon Binasının Doğu ve Kuzey Cepheleri.....	52
Resim 4.18: Guimaraes Belediyesine Ait Sosyal Aksiyon Binasındaki Erişim Eksiklikleri.....	53
Resim 5.1 : Edirne İli'nin Konumu.....	55
Resim 5.2 : Edirne İli'nin Ulaşım ve Çevre Bağlantıları.....	56
Resim 5.3 : Selimiye Cami Düzayak Girişi ve Merdivenle Ulaşılabilen Arasta Girişi.....	84
Resim 5.4 : Selimiye Cami Otoparkı.....	84
Resim 5.5 : Selimiye Cami Telefon Kulübeleri ve Yaya Güzergahında Kullanılan Malzemeler (kaymaz, sabit ve sağlam).....	84
Resim 5.6 : Selimiye Cami Dış Kapıları ve Yön Bulma Tabelaları.....	85
Resim 5.7 : Selimiye Cami'ye Giriş Kapısı ve Orijinal Kapılarından Görünüm.....	85
Resim 5.8 : Selimiye Cami Yön Bulma Tabelaları ve Gece Aydınlatması.....	86
Resim 5.9 : Selimiye Cami'nde Düzayak Erişimin Sağlanamadığı Açık Alanlardan ve Ziyaretçiyi Güneşten Koruyan Avludaki Revaklardan Görünüm.....	87
Resim 5.10 : Selimiye Cami Otoparkı.....	87
Resim 5.11 : Selimiye Cami Önündeki Yeşil Alan Girişlerinden Görünüm.....	88
Resim 5.12 : Selimiye Cami Önündeki Yeşil Alanın Her İki Tarafında Bulunan ve Alana Yeterli Olmayan Ait Otopark Alanları.....	88
Resim 5.13 : Selimiye Cami Önündeki Yeşil Alanda Düzayak Erişimi Sağlayamayan Yollar.....	89
Resim 5.14 : Selimiye Cami Önündeki Yeşil Alandaki Dinlenme Birimleri ve Herkes İçin Tasarıma Uygun Olmayan Tabela.....	89

Resim 5.15 : Selimiye Cami Önündeki Yeşil Alandaki Dinlenme Birimleri ve Sergi Mekanı.....	91
Resim 5.16 : Eski Cami Düzayak Giriş ve Merdivenle Giriş.....	92
Resim 5.17 : Eski Cami’de Girişlere Kesintisiz Erişim Sağlayan Yaya Yolları ve Yürüyüş Güzergahında Kullanılan Malzemeler.....	92
Resim 5.18 : Eski Cami Orjinalliğini Koruyan Giriş Kapıları.....	93
Resim 5.19 : Eski Cami Orjinalliğini Koruyan Giriş Kapıları, Cami Revakları ve Tuvaletler.....	94
Resim 5.20 : Üç Şerefeli Cami Girişi, Otoparkı ve Yürüyüş Güzergahında Kullanılan Malzemelerden Görünüm.....	95
Resim 5.21 : Üç Şerefeli Cami Orijinal Giriş Kapıları ve Düzayak Olmayan Giriş.....	96
Resim 5.22 : Üç Şerefeli Cami Tuvalet Tabelaları ve Gece Aydınlatması.....	97
Resim 5.23 : Üç Şerefeli Cami Revaklarından Görünüm.....	97
Resim 5.24 : Üç Şerefeli Cami Girişe Bitişik, Hava Koşullarına Karşı Korumalı İndirme-Bindirme Alanı.....	98
Resim 5.25 : Ali Paşa Çarşısı Planı, Düzayak Olmayan Orta Kapı ve Karşılaşılan Zorluklar.....	99
Resim 5.26 : Ali Paşa Çarşısı’nda Erişilebilir Durumda, Düzayak Olan Kapı.....	99
Resim 5.27 : Ali Paşa Çarşısı Orijinalliğini Koruyan Kapılar ve Çatı Pencereleri.....	100
Resim 5.28 : Ali Paşa Çarşısı Önündeki Kesintisiz Devam Eden Yaya Yolu, Bir arada Konumlandırılmış Kent Mobilyaları.....	101
Resim 5.29 : Ali Paşa Çarşısı Önündeki Yaya Yolunun Erişilebilir Girişleri ve Yürüyüş Güzergahında Kullanılan Döşeme Malzemeleri.....	102
Resim 5.30 : Ali Paşa Çarşısı Önündeki Yaya Yolundaki Oturma Birimleri.....	102
Resim 5.31 : Ali Paşa Çarşısı Önündeki Yaya Yolu Gece Aydınlatması.....	103
Resim 5.32 : Ali Paşa Çarşısı Önündeki Yaya Yolunda Bulunan Oturma Birimleri ve Kısmen Erişilebilir Sergi Alanları.....	103
Resim 5.33 : Bedesten Girişleri Üstten Görünüm, Erişilebilir Düzayak Girişi ve Döşeme Malzemeleri.....	105

Resim 5.34 : Bedesten'in Ana Yol Üzerinden Merdivenle Ulaşılan Giriş Kapısı, Tarihi Kimliğini Bozan Kapısı ve Giriş Kapısı Karşısında Konumlandırılan Telefon

Kulübeleri.....106

KISALTMALAR

BM	: Birleşmiş Milletler
WHO	: Dünya Sağlık Örgütü
TDK	: Türk Dil Kurumu
SHÇEK	: Sosyal Hizmetler Çocuk Esirgeme Kurumu
TUİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
TSE	: Türk Standartları Enstitüsü
İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
MSGSÜ	: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi
ABA	: Mimari Engeller Kanunu
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
ADA	: Amerikan Engelliler Kanunu
YÖK	: Yüksek Öğretim Kurulu
KHK	: Kanun Hükmünde Kararname
ICOMOS	: Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi Türkiye Milli Komitesi
UNESCO	: Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü
GSMH	: Gayri Safi Milli Hâsıla
YY	: Yüzyıl

1.GİRİŞ

BM'nin rakamlarına göre dünyada 500 milyon kadar engelli insan bulunmaktadır. Dünya Sağlık Örgütü (WHO), dünya nüfusunun yaklaşık dörtte birinin hayatlarında bir çeşit engelle doğrudan ya da dolaylı olarak karşı karşıya olduğunu belirtmektedir. Dünyadaki engellilerin yüzde 80'i gayrisafi milli hâsılası (GSMH) düşük olan ülkelerde yaşamakta ve temel hizmetlere ulaşamamaktadır. Dünyada yapılan araştırmalara göre, engellilere çeşitli yaşam kolaylıkları sağlanmasını amaçlayan yerel iyileştirme hizmetleri sayesinde büyük oranda engelli, topluma tekrar kazandırılabilir. Türkiye'de ise, Türkiye İstatistik Kurumu (TUİK) 2003 yılında yapmış olduğu araştırmalara göre ülkemiz nüfusunun %12'si engelli kişilerden oluşmaktadır (Anonim 1).

Bu veriler engelli nüfusunun genel nüfus içerisinde önemli bir oranı olduğunu göstermekle birlikte bazı gerçekleri de ortaya koymaktadır. Bu verilere göre günlük yaşantımızda cadde ve sokaklarda çok sayıda engelli kişi ile karşılaşmamamızın nedeni engelli kişilerin mevcut olmaması değil, bu kişilerin günlük yaşamda bazı fiziksel engellere maruz kalmasıdır. Hâlbuki engelliler de herkes kadar toplumun yararlandığı tüm olanaklardan bağımsızca yararlanma hakkına sahiptir. Bunun gerçekleşebilmesi ancak düzenlemeler yapılırken engelli kişilerin de gereksinimlerinin göz önünde bulundurulmasıyla mümkündür.

Engelli insanların kentsel yaşama katılım alanındaki ihtiyaçları engelli olmayanlardan farklı olmakla birlikte benzerdir. Engelli olarak tanımlanan bireyleri, toplumun ayrı bir kesimi olarak nitelene yerine bütünleşmiş bir parçası olarak algılayabilmek ve bunu fiziksel mekânların tasarımlarında da sağlayabilmek gerekmektedir.

Genel olarak tarihi çevrelerde yenileme, uyarılama çalışmaları tarihi çevreye zarar vermeden yapılmalıdır. Ancak özellikle de bu mekânların kentteki yaşlı, engelli, çocuk gibi kullanıcılara yeterince uygun tasarlanmadığı da bilinen bir gerçektir. Bu çalışmada Türkiye'nin önemli tarihi merkezlerinden biri olan Edirne'de, mekânın tarihi kimliğine

zarar vermeden ama tüm kullanıcıları da kapsayan, daha güvenli, okunaklı, eşitlikçi ve ekonomik anlamda da fazla masraflı olmayan öneriler geliştirilmesi amaçlanmıştır. Bu amaca ulaşmak için, Edirne tarihi kent merkezi önce yerinde gözlemler yapılarak her bir kentsel öge ve alt ögeleri tek tek incelenmiştir. Tespitler olumlu ve olumsuz yönleriyle belirlendikten sonra bir tabloda değerlerle belirtilmiştir. Tarihi kent merkezinde herkes için tasarıma en uygun kentsel öge yollar iken, en az uygun olan öge sınır ögeleri ve güvenlik sağlayan ögeler olarak tespit edilmiştir.

Son olarak, erişilebilir mekân oluşturma sürecinde en önemli görev konuyla ilgili tüm birey ve kurumlarıdır. Merkezi ve yerel yönetimler, meslek odaları, eğitim ve araştırma kurumları, sivil toplum örgütleri ve medya üzerine düşen görevleri tam anlamıyla yerine getirmelidir.

2.YÖNTEM VE AMAÇ

Tarihi alanlarda, erişilebilirlik ve farklı kullanıcı gruplarına uygun tasarımların gerçekleştirilmesi ciddi bir sorundur. Buradan hareketle bu tez çalışmasının amacı; tarihi çevrelerde herkes için tasarımın sağlanabilmesi için çevreyi oluşturan kentsel tasarım elemanları ve bu elemanların alt öğelerinde kullanıcının karşılaştığı sorunların belirlenmesi, tüm kullanıcıların Edirne tarihi kent merkezinde erişilebilirliğinin sağlanması ve bu merkezi oluşturan tarihi yapıları rahatça kullanabilmesi için öneriler geliştirilmesidir.

Araştırmada yöntemsel olarak; tarihi kent merkezlerinde herkesin kullanımına olanak verecek biçimde kentsel tasarım öğeleri alt öğeleri ile ayrı ayrı incelenmiş, bunun için yerinde gözlemler yapılmış ve eksikliklerin, olumlu değerlendirilen elemanların betimsel bir analizi oluşturularak, bu tarihi kent merkezinin tüm kullanıcıları kapsayacağı tasarım önerileri geliştirilmiştir. Çalışmada Danise Levine 'in New York kentinde kentsel tasarım elemanlarının herkes için tasarıma uygunluğunu incelediği kontrol listesinden esinlenerek yeni bir kontrol listesi oluşturulmuş ve bu liste kullanılarak, yerinde gözlem ve incelemeler yapılmıştır. Örnek alan çalışması Edirne Tarihi Kent Merkezinde gerçekleştirilmiştir. Bu tarihi merkezi oluşturan 7 temel noktada (Selimiye Cami, Selimiye Cami Önündeki Yeşil Alan, Eski Cami, Üç Şerefeli Cami, Ali Paşa Çarşısı, Ali Paşa Çarşısı önündeki trafiğe kapalı yaya yolu ve Bedesten) Kevin Lynch'in tanımladığı kentsel öğelerin (yollar, sınırlar, kentsel bölgeler, düğüm noktaları, nirengi noktaları), alt bileşenleriyle birlikte TS 12576'ya bağlı kalınarak ayrı ayrı herkes için tasarım ilkelerine uygunlukları değerlendirilmiştir. İncelenen eleman herkes için tasarım ilkelerine uygun ise 1, uygun değilse 0, kısmen uygun ise 0,5 puan ile değerlendirilmiştir. Bu değerlerin toplanması da ilgili ögenin herkes için tasarıma uygunluğunun yüzdesel ifadesini oluşturmuştur. Bu değerlendirme 7 ayrı noktada, tüm kentsel öğeler ve alt öğeleri için ayrı ayrı yapılmıştır.

Bu alışma betimsel bir analiz olup, teknik gözlem yoluyla sorun ve olanaklarının saptanmasını kapsamaktadır. Bu çalışmanın aynı zamanda UNESCO'nun koruma altına aldığı önemli bir değer olması sebebiyle, yerel yöneticilere de yol göstereceği dşunlmektedir.

3. TANIMLAR ve TEMEL KAVRAMLAR

3.1. Engelli Tanımı

Engelli kavramı sakat, engelli, yetersiz gibi kelimelerle ifade edilmektedir. Engellilere ilişkin sorumluluk üstlenen kurum, kuruluş, sivil toplum örgütü ve bu birimlerle ilgili kanun, tüzük ve yönetmeliklerde de engelliler farklı isimlerle ifade edilmiştir. Türk Dil Kurumu (TDK) Sözlüğüne göre engelli; “sakat, engelli, özürlü olan ya da elverişsiz, kusuru olan” olarak tanımlanmaktadır (Anonim 2).

BM Genel Kurulu’nda 9 Aralık 1975 tarihinde kabul edilen İnsan Hakları Evrensel beyannamesinin 3447 no lu eki olan Sakat Kişilerin Hakları Bildirisi’nin 1. Maddesine göre engelli “normal bir kişinin kişisel yada sosyal yaşantısında kendi kendine yapması gereken işleri, bedensel veya ruhsal yeteneklerindeki kalıtsal yada sonradan olma herhangi bir noksanlık sonucu yapamayanlar sakattır” şeklinde tanımlanmaktadır.

WHO; Engelliliği ve engelli kavramını 1980 yılında hastalık sonuçlarına dayanan ve sağlık yönüne ağırlık veren üç ayrı tanımlama ile; Yetersizlik, Özürlülük, Engellilik olarak gruplandırmıştır.

- Yetersizlik: Sağlık bakımından psikolojik, fizyolojik ve anatomik (fiziksel) yapı ve fonksiyonlardaki eksiklik ve anormallığı ifade eder. İç ve/veya dış organların zarar görmesi veya tahrip olmasıdır. Organlardan herhangi birisinin zarara uğramış olup olmadığı genelde tıbbi teşhis sonucunda kesinlik kazanmakta ve yetersiz olarak ifade edilmektedir.

- Özürlülük: Bir aktiviteyi normal tarzda veya normal kabul edilen sınırlar içerisinde gerçekleştirmedeki kısıtlılık veya yetersizliktir. Organların zarara uğraması sebebiyle ruhsal, psikolojik veya fiziki yönden fonksiyonel engellerin ortaya çıkmasıdır. Fonksiyonel engeller, normal bir aktiviteyi yerine getirmedeki zorluğu ve meşakkati dile getirmektedir. Dolayısıyla, fonksiyonel engeller, kişinin bedene ait değişik yetenek ve performans kaybını yansıtmakta ve özürlülük oluşmaktadır.

• Engellilik: Bir yetersizlik veya özür nedeni ile yaşa, cinsiyete, sosyal ve kültürel faktörlere bağlı olarak kişiden beklenen rollerin kısıtlanması veya yerine getirilememesidir. Yaşanan kentlerde fonksiyonel engellerin artması nedeniyle engelliler sosyal hayatta zorluklarla karşı karşıya gelmekte ve kendilerinden beklenen sosyal rolleri yeterince yerine getirememektedir. Bu nedenle, sosyal engeller, değişik sosyo-kültürel faaliyetlere katılma açısından engelliler için engellilik oluşmaktadır (Yavaş 2002).

Sürmen' e göre; engelli fiziksel bir eksikliği yada zihinsel bir bozukluğu olan kimse veya bir işi yapamamasında kabul edilebilir nedeni yada bir özrü bulunan kimse şeklinde tanımlanır. (Sürmen 1988).

2002 yılında Engelliler İdaresi Başkanlığı'nın TUIK'e yaptırdığı örneklem araştırmasında yer alan 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. (TUIK ve ÖZİ 2002).

Yapılan bu tanımlardan da anlaşıldığı gibi engellilik, doğuştan veya sonradan herhangi bir hastalık veya kaza ile; normal yaşam gereği, bireyin kendi kendine yapması gereken bedensel, ruhsal veya zihinsel faaliyetleri, normal veya normal kabul edilen sınırlar içinde gerçekleştirilmede ki kısıtlılık veya yetersizlik sonucu meydana gelen fonksiyon kaybı ya da hareket etme güçlüğü; yani görme, duyma, konuşma, öğrenme, kavrama, erişme, yıkanma, yemek yeme, tuvalete gitme, iş ve sosyal hayata katılma gibi aktivitelerde yaşanabilen zorluklar olarak da tanımlanabilir.

3.2. Engellilik Türleri

Engellilik genelde kaynağına ve sebeplerine göre sınıflandırılmaktadır. Kaynağına göre sınıflandırıldığında doğuştan gelen engellilik nedenleri arasında bir takım genetik nedenler, akraba evliliği, gebelik sırasında annenin karşılaştığı travmalar, hastalıklar, ilaç kullanımı, ışına maruz kalmak, annenin alkol ve madde bağımlısı

olması, kötü beslenmesi gibi nedenler görülmektedir. Sayılan tüm bu nedenler kaçınılmaz durumlar değildir. Tıp bilimine gerçekleştirilen araştırmalarla genetik nedenlerin bile en azından bir kısmı önceden bilinebilmektedir. Doğum sırasında ve sonrasında kazanılan engelliliğe gelince kötü ve yetersiz koşullarda gerçekleştirilen doğumlar, travmalar, yanlış uygulamalar vb. akla gelmektedir. Doğum sonrasında karşılaşılan olaylar arasında ise iş kazaları, ev kazaları, trafik kazaları, savaşlar, terör olayları, endüstriyel kazalar, deprem ve benzeri yıkım olayları, büyük sanayi kazaları v.b temel engellilik nedenleri arasındadır. Bunların büyük çoğunluğunun da önlenebilir nitelikte nedenler olduğu anlaşılmaktadır.

Tablo 3.1: Yetersizlik, Özürlülük ve Engellilik Kavramı Açısından Kişinin Engellinin Tanımlanması

Yetersizlik (Organ Boyutu)	Özürlülük (Kişi Boyutu)	Engellilik (Sosyal Boyut)
Kesik bacak	Yürüme Güçlüğü	Okula devam edememe
Görme Bozukluğu	Okuma Güçlüğü	Okula devam edememe
Eldeki hasar	Objeleri tutma ve taşıma güçlüğü	Eve bağımlı kalma
Kol ya da bacadaki felç	Sınırlı hareket etme	Sosyal soyutlanma
Sesteki hasar	Konuşma güçlüğü	Kısıtlı etiketlenme
İşitme bozukluğu	Konuşmaları anlama güçlüğü	Sosyal soyutlanma
Zihinsel bozukluk	Yavaş öğrenme	Sosyal soyutlanma

Kaynak: Yavaş 2002

WHO'nun yapmış olduğu sınıflandırmaya daha ayrıntılı olarak bakıldığında yetersizlik, özürlülük ve engellilik kavramlarının içerisinde yer alan etkenler aşağıdaki gibidir (Yavaş 2002).

- Yetersizlik (Organ boyutu)

- Zihinsel
- Psikolojik
- Dil ile ilgili
- İşitme ile ilgili
- Görme ile ilgili
- İskelet sistemi ile ilgili
- Diğer

- Özürlülük (kişi boyutu)

- Davranış
- İletişim
- Kendine bakabilme
- Özel yetenekler
- Diğer hareket kısıtlılıkları

- Engellilik (sosyal boyut)

- Yön bulma
- Fiziksel bağımlılık
- Hareket edebilme
- Bir işte çalışma
- Sosyal katılım
- Ekonomik bağımsızlık
- Diğer

3.3. Engelli Bireyin Yapılanmış Çevrede Karşılaştığı Sorunlar

Yaşanılan konuttan tüm kamusal yaşam alanlarına ve ulaşım araçlarına kadar insan eliyle yapılandırılmış çevre bileşenlerinin, engellilerin özellikleri ve gereksinimleri dikkate alınarak tasarlanmadığı bir gerçektir. Kentlerimizin çoğunda engelli bireylerin erişim ve ulaşım olanaklarını engelleyici pek çok unsura rastlanmaktadır.

Yollar, kaldırımlar, kamu binaları, parklar ve bahçeler, okullar, içinde yaşanılan konutlar, ulaşım araçları ve bunun gibi daha birçok fiziksel çevre unsuru, engellilerin topluma katılmasının önünde ciddi birer engel oluşturmaktadır. Böylece sahip olduğu özrü nedeniyle hareket yeteneği sınırlanmış insanların bu ve benzeri sebeplerle yaşadıkları kısıtlanma daha da pekişmektedir. Bunun anlamı hareket yeteneği sınırlanan bireyin toplumsal yaşamdan dışlanmasıdır. Oysa bütün bunlar, engellilerin topluma katılmasını, toplumla bütünleşmesini kolaylaştıracak bir biçimde tasarlanabilir ve geliştirilebilir.

Bozuk yüzeyli yollar, güvenlik tedbirleri alınmayan alt yapı çalışmaları, çok yüksek kaldırımlar, engellilerin kullanımına uygun olmayan telefon ve telefon kabinleri, gerekli düzenlemeler sesli ve görsel uyarıcılar olmadığı için engellilere hizmet edemeyen ulaşım sistem ve araçları, kent ulaşımı ve yaşamında yoğun olarak karşılaşılan engellerdir.

Kent bütününde ve yapı ölçeğinde özellikle işitme ve görme engellilerin yararlanacağı işaretlemeler, görsel ve sesli bilgilendirmeler son derece yetersizdir. Yeşil alanlar ve spor alanları engellilerin de yararlanabileceği şekilde düzenlenmemiştir. Kısacası kentlerimizde engellilerin hareketini kolaylaştırıcı düzenlemeler birkaç küçük uygulama dışında yapılmamıştır. Standartlara uygun olmayan rampalar vb. yapılan bazı hatalı uygulamalar, değil kolaylık sunmak aksine engelli sayısını arttırıcı nitelikler göstermektedir.

Kentlerde yaya dolaşımını kısıtlayan, taşıtlara öncelik tanıyan, taşıt trafiğini hızlandırmayı amaçlayan uygulamalar öncelik almakta, ışıklı yaya geçitleri kaldırılarak üst geçitler yapılmaktadır. Toplu taşımacılıkta engellilere yönelik düzenlemelerde bütüncül yaklaşımlar yerine, bazı özel ve yetersiz çözümler getirilmektedir. İnşa edilen alt ve üst geçitler ise engelli bireylere göre tasarlanmamıştır. Bu geçitlerin pek azında asansör bulunmaktadır.

Trafik içerisinde araçları ile seyreden engelli bireyler park yeri sorunu ile karşılaşmaktadır. Kent içerisinde engelli kullanımına ayrılmış park yerleri az sayıda bulunmaktadır.

Kaldırım yükseklikleri standartların üzerindedir ve tüm kaldırımlarda rampa bulunmamakta, rampa bulunan kaldırımlarda ise eğim standartlarına uyulmamaktadır. Kaldırıma engelli bireylerin iniş ve çıkışları oldukça zordur.

Kaldırım genişlikleri her zaman bir tekerlekli sandalyenin sığabileceği boyutlarda değildir. Bu sebeple tekerlekli sandalye kullanan engelli bireyler bazı kaldırımları kullanamamaktadır. Kaldırım üzerinde bulunan kent mobilyalarının keyfi denilebilecek karmaşa ile yerleştirilmiş olması, kaldırım üzerinde engelli bireylerin erişimi güçleştirmektedir. Kaldırımların, kaldırım üzerlerinde bulunan otobüs durakları, büfeler, belediye hizmet alanları yalnızca engelli bireylerin değil, tüm kentlilerin ulaşımını engellemektedir.

Kent mobilyalarının bir standarda oturmadığı gözükmemektedir. Otobüs duraklarından, çöp kovalarına engelli bireyler bazı hizmetlere erişimde zorlanmaktadır. Diğer taraftan kent içerisindeki kamuya yönelik hizmetlerden yararlanmaları oldukça güçtür. Örneğin, Otobüs duraklarında engelli bireylerin bekleyebileceği özel alanlar bulunmamakta, vasitanın geldiği duyma ve görme engelli bireyler tarafından tespit edilememekte, otobüslere binecek olan engelli birey için özel bir sistem getirilmemektedir (Anonim 1).

Bütün bu karşılaşılan engeller sistematik bir şekilde ifade edilecek olursa;

- **Yüzeye bağlı problemler**

- Yüzeyde çıkıntı oluşturan kalıntı; ağaç gövdesi, işlevsiz metal eleman
- Uygulama eksikliği
- Su gideri
- Tasarım ve uygulama
- Farklı malzeme kullanımı

- **Kent donatılarına bağlı problemler**

- Altyapı donatıları**

- Santral kutuları
- Mazgal-rögar kapakları
- Duyuru-ilan panoları
- Aydınlatma araçları
- Yangın musluğu

- **Servis donatıları**

- Kapalı otobüs durakları
- Büfeler
- Telefon kulübeleri
- Geri dönüşüm kutuları
- Çöp kutuları

- **Yaya-trafik ilişkisine bağlı problemler**

- Kaldırım-yol bağlantısı; rampa eğimleri
- Kaldırım-yol bağlantısı; kot farkı
- Kaldırım-yol bağlantısı; ağaç, baba vb.
- Yaya geçiş akışı işgali
- Yaya geçidi-rampa ilişkisi
- Yaya-araç alanı belirsizliği

- **Doğal engellere bağlı problemler**
 - Mevcut ağaç
 - Topoğrafya
- **Diğer engellere bağlı problemler**
 - Panolar; duyuru, reklam, işaret vb.
 - ieklik
 - Kalıcı engel; bina girişleri
 - Geçici engel; süreli kaldırım işgali (Fiziksel Engelliler Vakfı-MSGSU ve- IBB ortak alışması).

3.4. Herkes İçin Tasarım Kavramı

Herkes için tasarım, tasarım süreci içinde daha kapsamlı olarak insanların ihtiyaçlarını göz önünde bulundurma olarak adlandırılmaktadır. Herkes için tasarım; bir uygulamaya veya özelleştirilmiş bir tasarıma gerek kalmaksızın mümkün olduğu kadarıyla tüm insanların kullanabileceği ürünlerin tasarımı anlamına gelmektedir.

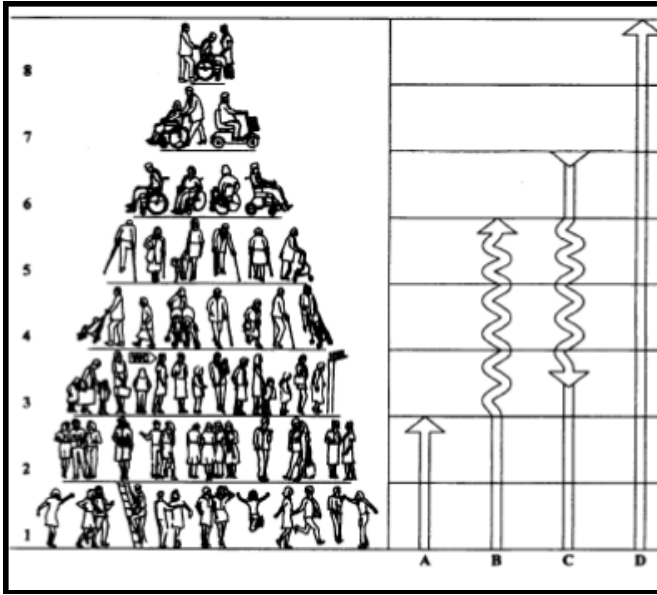
“Herkes için tasarım”; insanı merkeze alan bir tasarım düşüncesi olarak Dünya’nın farklı ülkelerinde bu kavramı çağrıştıran değişik terimle ifade edilmektedir. “Evrensel tasarım”, “kapsayıcı tasarım”, “kullanıcı odaklı tasarım”, “gerçek yaşam için tasarım”, “mr boyu süren tasarım”, “kuşaklararası tasarım” bunlardan bazılarıdır.

3.4.1. Herkes İçin Tasarım Kavramının Tanımı

İçinde yaşanan mekân ve çevrelerin, kullanılan ürün ve donatıların zaman zaman ihtiyaa tam cevap veremediği, kullanıma uygun olmadığı görülmektedir. Her insan farklı yetenek, eğitim ve ihtiyaçlara sahip, farklı kullanım kolaylıkları arayan bireyler olarak beklentilerinin karşılanmasını talep etmektedir. Bu erveye bir de oldukça geniş bir çeşitlilik sergileyen insan profili; çocukları, yaşlıları, engelli insanları, farklı

teori, prensip ve çözümlerin gelişimidir. Herkes için tasarım engelli insanlar ya da nüfusun diğer grupları için bütün gereksiz ve özelleşmiş ayrımcı çözümlere felsefi ve politik olarak karşı çıkmaktadır. Herkes için tasarım kavramı; tüm yaşlardaki, ölçülerdeki ve yeteneklerdeki bütün insanları hedef almaktadır, olarak da tanımlanmaktadır (Preiser, Ostroff 2001). Herkes için tasarımın ideoloji ve uygulama çalışmasında açık bir şekilde tanımlanan amaç; bütün ürünlerin, yapıların ve ortamın mümkün olduğu kadar çok ve eşit şartlarda kullanılabilir olmasıdır.

Herkes için tasarım kavramında hedef kitle tüm kullanıcılar olduğu için, alışlagelmiş tasarım yaklaşımındaki “ortalama insan” kavramı sorgulanmaktadır. İnsanlar; antropolojik ölçüleri, fizyolojik yapıları ve dayanıklılıkları, hareket kapasiteleri, görsel, işitsel ve zihinsel yetenekleri bakımından farklılık göstermektedirler. Sadece “normal” tanımına uyan bireyleri düşünerek yapılan tasarımlar, gerçek koşullar ile uyumsuzluk göstermektedir (Mace 1998). Goldsmith (Tablo 3.2.) herkes için tasarım piramidinde, bu tasarım anlayışının ne kadar kapsayıcı olabileceğini ifade etmiştir.



Kaynak :Goldsmith 1997 sayfa:3 E.T : 10.12.2012

Tablo 3.2: Herkes İçin Tasarım Piramidi

Terminoloji ve anlamlar bir ülkeden diğerine farklılaşmakta ve genellikle her ulusun toplumsal değerlerini yansıtmaktadır. Ülkeler arasındaki kültürel farklılıklar, bu yaklaşımın kabul edilme biçimini ve geliştirilme yöntemini etkilemektedir. Ancak hedefler genelde konfor, güvenlik, herkese kucak açma, yeterlilik, bağımsızlık, katılım, sürdürülebilirlik, kaynaştırma, bütünleşme, kültürel uygunluk, cinsiyete uygunluk, kapsama, maddi erişilebilirlik terimleriyle ifade edilmektedir (Duncan 2007).

Girişte merdivenin yan tarafında rampa yapılması veya tekerlekli sandalye ile ulaşılabilen tuvalet kabinleri erişilebilir tasarıma örnek verilebilmektedir. Herkes için tasarım yaklaşımına göre bu tutum kullanıcı grupları arasında ayrımcılığa yol açmaktadır. Herkes için tasarım yaklaşımını benimseyenler bu anlayıştan yola çıkarak, tasarımda kullanıcı boyutunu geniş bir vizyonla değerlendirmekte ve kullanım problemlerine bütünleştirici bir tutumla yaklaşarak çözüm aramaktadırlar. Herkes için kullanılabilir çevrede tasarlanan mekân ayrılmamış, bu alanları başka kişilerin kullanımı engellenmemiştir. Ayrıca herkes için tasarım; yaşlı, genç, kadın, erkek, sağ elini kullanan kişiler ve sol elini kullanan kişiler olarak ayrımsız tüm kullanıcıların ihtiyaçlarına cevap verme anlamına gelmektedir. Bu da erişilebilir mekanların ayrımcı sevimsiz niteliği ve maliyeti yerine, herkes için tasarımın daha kapsayıcı ve estetik değerlerle ifade edildiğini açıklamaktadır. (Knecht, 2004)

Cavington ve Hannah (1997) tarafından evrensel tasarım için 6 farklı ölçüt belirtilmekte ve bunlar şu şekilde özetlenmektedir. Herkes için tasarım:

- Olabilecek en fazla sayıda kullanıcıya saygınlık ve bağımsızlık sağlayan,
- Ürünün bütünlüğünü tehlikeye düşürmeden kullanıcı özel gereksinmelerine uyum sağlayan,
- Estetik olarak başarılı,
- Optimum gereksinme düzeyinde başarı (performans) gösteren,
- Tüketiciye bilgi veren, sürdürülebilir olan bir tasarımdır.

Bütün bu açıklamalara dayanarak herkes için tasarım anlayışını gerek kentsel tasarımda, gerek ürün tasarımında farklı kullanıcı gruplarının düşünene, eşitlikçi ve adil yeni bir tasarım anlayışı olarak ifade etmek mümkündür.

3.4.2. Herkes İçin Tasarım Kavramının Tarihsel Süreci

İlkel çağlarda yok edilmesi gereken varlıklar olarak görülen engellilere toplum içerisinde yaşamsal hakların tanınması ve diğer bireylerle eşit haklara sahip oldukları bilincinin yaygınlaşması yüzyıllar almıştır.

Kentlerin gelişiminde özellikle Endüstri Devrimi'yle önemli değişimler olmuştur. Ticaret ve ekonominin gelişmesi, hızlı kentleşme ve teknolojik gelişmeler kentlerin hızlı bir şekilde yapılanmasını desteklemiştir. Kentlerin değişmesi ve gelişmesiyle birlikte bina teknolojileri ve kentsel düzenlemeler insana farklı olanaklar sunmaya başlamıştır. Mimarların, kentsel tasarımcıların ve endüstriyel ürün tasarımcılarının engellileri gözeterek düzenlemeler yapmaları bu dönemlerde başlamıştır.

Özellikle II. Dünya Savaşı'ndan sonra kentlerin yeniden yapılanma sürecinde, erişilebilirlik kavramı kentsel tasarımcıların öncelikli amaçları arasında yer almıştır. Daha önce standart gereksinimlere göre tasarlanan yapılanmış çevreler yerine özellikle kamusal mekânların toplumu oluşturan herkes tarafından ulaşılabilmesi, kullanılabilmesi ve böylece daha yaşanabilir mekânların elde edilebilmesi gerekliliği benimsenmiştir.

Erişilebilirlik kavramının ortaya çıkışı, Amerika'da Illinois Üniversitesi'nde gerçekleştirilen deneysel rehabilitasyon eğitimi çalışmalarına rastlamaktadır. Nugent'in (1959-1961) bu çalışması; "Amerikan standardı A117.1 Yapıları fiziksel engellilere göre erişilebilir ve kullanılabilir yapma; yapıların, engelliler tarafından erişilebilir ve kullanılabilir olması ile ilgili standartların temelini oluşturmuştur. ABD'de önemli federal kanunlar 1960'ların sonlarında kabul edilmeye başlanmıştır. Bu kanunlar sırasıyla şunlardır (The Center For Universal Design 1998):

• Mimari Engeller Kanunu (ABA) – 1968: ABD’de ilk federal yasa olarak engelli insanların istihdamı için önemli mimari engellerin kaldırılması amacıyla çıkarılmıştır. Yapıların ve özel bir hizmet için yapılmış tesislerin fiziksel tasarımında bu kanunlar kullanılmıştır. Bu kanunla; bütün yapıların tasarımı, inşaat ve restorasyon çalışmaları devlet tarafından kontrol altına alınmıştır.

• Ortak Yaşam Alanlarının Islahı Kanunu – 1988: Engelli bireylerin ailelerini de dahil eden 1968 yılının Sakat Hakları Kanunu’nun kapsamı genişletilmiş şeklidir. Bu kanun ile birden fazla ailenin yaşayabileceği dört veya daha fazla birimden meydana gelen ortak yaşam alanlarının planlama esasları düzenlenmiştir. Erişilebilirlik rehberleri bu kanuna uymayı kolaylaştırmak amacıyla 1991 yılında Birleşik Devletler Yapı ve Şehircilik Bakanlığı tarafından yayımlanmıştır.

• Amerikan Engelliler Kanunu (ADA)– 1990: Engelliler için çok önemli haklar ve topluma katılma imkânı sağlamaktadır. Bu konudaki duyarsızlığı önlemek amacıyla taşıyan bu kanunla; engelli insanların kişisel haklarının kamu tarafından farkına varılmasını sağlamıştır. ADA; engelli kişilerin çalışma, ulaşım, iletişim ve kamusal mekânlara erişim ve kullanımına engel olan durumları yasaklamaktadır.

ADA’nın en önemli özelliği; kapsamı içine aldığı alanlarda ve genel prensip olarak özürlerinden dolayı herhangi bir vatandaşın toplumsal yaşantıdaki haklarından vazgeçmek ya da engellenmek durumunda olmamasının sağlanması ve aynı zamanda bu durumundan dolayı herhangi bir toplumsal alanda ayrıştırılmış bir düzenlemeyi kullanmak zorunda bırakılarak dezavantajlı konuma düşmemesini esas almasıdır (Goldsmith 1997).

Erişilebilirlik standartlarının belirleyicisi olan ADA doğrultusunda hazırlanan Amerikan Engelliler Yasası Standartları; engelli insanların, ticari tesislere ve toplumsal alanlara erişilebilirliğini sağlayacak düzenlemeleri oluşturmayı amaçlamaktadır. Bu dokümanda geçen teknik şartlar, Amerikan Standartları Enstitüsü A117.1-1980’de belirtilenlerle aynı olmakla birlikte; teknik şartlar dışında belirtilen tanım ve bilgiler ayrıca oluşturulmuştur. Kamusal mekanlarda erişilebilirliğin sağlanmasına yönelik

yeterlilik için de “ADA Engelli Amerikalılar Yasası Erişilebilirlik Kılavuzu” çıkarılmıştır (ADA Standarts for Accessible Design, 1994).

1968 yılında ABA ile başlayan yaklaşımda, 1990 yılında ADA ile farklı bir noktaya gelinmiştir (Knecht 2004). ADA standartları, engellilerin kentsel çevre içinde yer alabilmelerine odaklanan engelsiz tasarımı öngörmektedir. Çıkarılan bu kanunlar ile engelli insanlara karşı yapılan ayırım yasaklanmıştır ve eğitim, iletişim ve ulaşım, halka açık yerlere erişim ve kullanım sağlanmıştır.

Batı'da insan haklarıyla ilişkili biçimde engelli hakları olarak gelişen engelsiz tasarım anlayışında; engellilik, harekete odaklanarak öncelikle ulaşım açısından ele alınmıştır. Fiziksel erişimi kısıtlayan engeller, çeşitli yasa ve yönetmeliklerde yaptırımlarıyla ele alınmış ve çoğu gelişmiş ülkede engelsiz tasarım ile ilgili standartlar geliştirilmiş, kılavuzlar hazırlanmıştır. 1970'lere gelindiğinde Avrupa'nın bir bölümünde ve ABD'de, bireylere uygun hale getirilen özel çözümlerin ötesinde bir düzenleme yapılması konusuna vurgu yapılmaya başlanmış, bütünleşme ve entegrasyon yaklaşımına yönelinmiştir. (Dostoğlu vd. 2009). Engelsiz tasarımın tüm insanlar için geçerli duruma getirilmesi çalışmaları sonunda, “herkes için tasarım” adı altında belli ilkeler geliştirilmiştir.

Yirminci yüzyıl boyunca nüfus, yaş, ekonomi ve sosyal değişimler herkes için tasarımın başlangıç noktasını oluşturmaktadır. Steinfeld, erişilebilir tasarıma alternatif olarak herkes için tasarıma artan ilginin sebeplerini şöyle sıralamıştır (Steinfeld 1994) :

- Özüleriyle birlikte yaşamak zorunda olan insanların sayısındaki artış,
- Yaşam süresinin uzaması,
- Engelli nüfusunun satın alma gücünün artması,
- Yardımcı teknolojilerin yetersizliklerinin farkına varılması,
- Ürünlerin ve çevrelerin hareket kısıtlılığı yaşayan bireylerin isteklerine cevap vermeyecek şekilde tasarlanması

“Herkes için tasarım”, terim olarak ilk kez 1980’li yılların ortalarında Amerikalı Mimar Ronald L. Mace tarafından kullanılmıştır. Küçük yaşta çocuk felci hastalığı geçiren ve tekerlekli sandalye kullanan Mace, erişilebilir tasarım yerine herkes için tasarım terimini kullanmaya başlamıştır.

Türkiye’de de herkes için tasarıma giderek artan bir ilgi vardır. Hem üniversitelerde hem de ilgili bakanlık yazışma ve çalışmalarında bu konuya dikkat çekilmektedir. YÖK 30.09.2011 tarih ve 041995 sayı ile tüm üniversitelere “ Herkes İçin Tasarım” konusunun müfredata dahil edilmesine ilişkin olarak kapsamlı bir yazı göndermiştir (Evcil, 2012). Söz konusu edilen yazıda Mimarlık ve İç Mimarlık bölümlerinde bu konunun okutulmasının önemi vurgulanmaktadır.

3.4.3. Herkes İçin Tasarım Prensipleri

1989 yılında Ronald L. Mace tarafından temelleri atılan Herkes İçin Tasarım Merkezi; 1997 yılında mimarlardan, endüstri tasarımcılarından, mühendislerden ve çevre tasarımcılarından oluşan çalışma grubu, herkes için tasarım kavramını kapsamlı bir biçimde ifade etmek amacıyla, herkes için tasarım prensiplerini ve onunla ilişkili rehberleri oluşturmuştur. Bu prensipler çevreyi, ürünleri ve iletişimi kapsayan bütün tasarım disiplinlerinde uygulanan temel prensipleridir. Prensipler tasarım yöntemlerine rehberlik edip, tasarımın sistematik değerlendirilmesine imkân tanımakta ve daha fazla kullanılabilir tasarım çözümleri hakkında hem tasarımcılara hem de kullanıcılarına kolaylık sağlamaktadır. Herkes için tasarım prensiplerinin başarılı uygulanabilmesi için yaş, engellilik, çevre veya şartlar ile insan yeteneklerinin nasıl değiştiğinin bilinmesi gerekmektedir.

Herkes için tasarım prensipleri 7 tanedir ve aşağıdaki gibi açıklanabilir:

- Eşit kullanım prensibi
- Kullanımda esneklik prensibi
- Basit ve sezgisel kullanım prensibi
- Algılanabilir bilgilendirme prensibi
- Tasarımda hata payı prensibi
- Düşük fiziksel güç harcanması prensibi
- Yaklaşım ve kullanım için boyut ve mekân sağlanması prensibi (Anonim 3).

Tablo 3.3: Herkes İçin Tasarım Prensipleri ve Rehberleri

PRENSİPLER	REHBERLER
1-Eşit Kullanım	1.1- Bütün kullanıcılar için kullanımın aynı değerde olması sağlanmalıdır. Mümkünse her zaman aynı, mümkün olmadığı zaman eşdeğer kullanım olmalıdır.
	1.2- Bütün kullanıcılar için ayrımcılıktan kaçınılmalıdır.
	1.3- Mahremiyet, güvenlik ve emniyet için şartlar bütün kullanıcılar için elde edilebilir eşitlikte olmalıdır.
	1.4- Tasarım bütün kullanıcılara aynı çekicilikte sunulmalıdır.
2-Kullanımda Esneklik	2.1- Tasarımda kullanıcılar için kullanım şekillerinde seçme hakkı sağlanmalıdır.
	2.2- Tasarım kullanıcılar için erişim ve kullanımda hem sağ hemde sol el kullanımına imkan vermelidir.
	2.3- Tasarımın doğru ve dikkatli bir şekilde kullanımını sağlayacak tedbirlerin alınması sağlanmalıdır.
	2.4- Tasarımın kullanıcıların hızına hızına uyum yeteneği sağlanmalıdır.
3- Basit ve Sezgisel Kullanım	3.1- Tasarımda gereksiz karmaşıklık ortadan kaldırılmalıdır.
	3.2- Tasarımda kullanıcı beklentileri ve sezgileri dikkate alınmalıdır.
	3.3- Tasarımda kullanıcıların okuma yazma seviyeleri ve yabancı dil becerileri dikkate alınmalıdır.
	3.4- Tasarımda bilgi düzeninin önemine göre yoğunlaştırarak kullanılması gerekmektedir.
	3.5- Tasarım iş süresince veya bitiminde etkili uyarıcıların devrede olmasını sağlamalıdır.
4- Algılanabilir Bilgilendirme	4.1-Tasarım için gerekli olan bilgilendirmede farklı anlatımlar kullanılmalıdır. (resimli,sesli,dokunma duyusuyla algılanabilen)
	4.2-Tasarım için gerekli bilgilendirmenin maksimum anlaşılabilirlikte olmasını sağlamalıdır
	4.3-Tasarımda kullanılan elemanlar tanımlana bilecek şekilde birbirinden ayrılmalıdır. Bu yönlendirme ve klavuz oluşturma ile gerçekleşmektedir.
	4.4-Tasarım duygusal kısıtlamalara sahip insanlar tarafından kullanılan tekniklerden veya araçlardan daha iyi olan çözümler getirmelidir
5- Tasarımda Hata Payı	5.1-Tasarımda kullanılan elemanlar tehlike ve hataları mümkün olduğu kadar azaltacak şekilde düzenlenmelidir. En çok kullanılan elemanlar için erişilebilirlik sağlanmalı,tehlikeli elemanlar yok edilmeli,izole edilmeli veya bu elemanlara karşı koruma sağlanmalıdır.
	5.2-Tasarım oluşabilecek tehlikeler ve hatalar konusunda uyarı sağlamalıdır.
	5.3-Tasarım oluşabilecek hatalara ve tehlikelere karşı koruma özelliklerini sağlamalıdır.
	5.4-Tasarımda,dikkat isteyen işlerdeki hareketlerin sınırlayıcı önlemler geliştirilmelidir.
6- Düşük Fiziksel Güç Harcanması	6.1-Tasarım,kullanıcıların doğal vücut yapıları ile kullanabilmelerine imkan vermelidir.
	6.2-Tasarım çalıştırılırken makul ölçüleri aşmayacak şekilde güç kullanımı sağlanmalıdır.
	6.3-Tekrar edilen hareketler mümkün olduğu kadar azaltılmalıdır.
	6.4-Tasarım uzun süreli fiziksel güç harcamasını azaltacak şekilde yaklaşımı olmalıdır.
7- Yaklaşım ve Kullanım İçin Boyut ve Mekan Sağlanması	7.1-Oturan veya ayakta olan her kullanıcının önemli elemanları görebilmeleri için engelsiz bakış açısı sağlanmalıdır.
	7.2-Okuma veya ayakta olan her kullanıcının bütün elemanlara rahat uzanması sağlanmalıdır.
	7.3-Tasarım farklı el ölçülerine ve kavrama özelliklerine uyum sağlamalıdır.
	7.4-Kişisel yardım veya yardımcı araçların kullanımına imkan sağlaması için gerekli alan sağlanmalıdır.

Kaynak: The Center For Universal Design

3.4.3.1. Eşit Kullanım Prensibi

Eşit kullanım, tasarımın farklı yetkinlik düzeyleri olan bireyler için kullanılabilir ve satın alınabilir olması anlamına gelmektedir. Farklı kullanıcılar için tasarımda eşit şartlar sağlanmalıdır. Kullanıcılar arasında ayırım olmamalı, kullanıcı damgalanmamalıdır. Güvenlik ve mahremiyet ile ilgili kurallar tüm kullanıcıları kapsamalıdır. Tasarım tüm kullanıcıların memnuniyetini sağlayacak nitelikte olmalıdır. (Resim 3.2)

Rehber 1.1: Bütün kullanıcılar için kullanımın aynı değerde olması sağlanmalıdır. Mümkünse her zaman aynı, mümkün olmadığı zaman eşdeğer kullanım olmalıdır.

Rehber 1.2: Bütün kullanıcılar için ayrımcılıktan kaçınılmalıdır.

Rehber 1.3: Mahremiyet, koruma ve güvenlik tüm kullanıcılara eşit olarak sağlanmalıdır.

Rehber 1.4: Tasarım bütün kullanıcılara aynı çekicilikte sunulmalıdır.



Kaynak: The Center For Universal Design,
E.T: 20.12.1012

<http://www.emvergeoning.com>.

Resim 3.2: Eşit Kullanım Prensibi İle İlgili Örnekler

Resimde 3.2.'deki ilk örnekte elleri dolu olan tekerlekli sandalye kullanıcıları için sensörlü kapı kullanıma elverişlidir. İkinci örnekte bulunan aile tuvaleti ise yardıma ihtiyaç duyan her aile bireyi için tuvaletten faydalanmaya uygundur.

3.4.3.2. Kullanımda Esneklik Prensibi

Kullanımda esneklik, tasarımın kişisel tercihler ve yeteneklerin geniş alanını barındırmasını sağlamaktadır. Tasarım kişisel tercihler ve yetenekler konusunda geniş seçenekler içermeli; kullanıcıların kendileri için uygun olan tercihi yapabilmelerine imkân tanınmalıdır.(Resim 3.3)

Rehber 2.1: Tasarımda kullanıcılar için kullanım şekillerinde seçme hakkı sağlanmalıdır.

Rehber 2.2: Tasarım kullanıcılar için erişim ve kullanımda hem sağ hem de sol el kullanımına imkân vermelidir.

Rehber 2.3: Tasarımın doğru ve dikkatli bir şekilde kullanımını sağlayacak tedbirlerin alınması sağlanmalıdır.

Rehber 2.4: Tasarımın kullanıcıların hızına uyma yeteneği sağlanmalıdır.



Kaynak: The Center For Universal Design, <http://www.engelliler.biz> E.T. : 20.12.1012

Resim 3.3: Kullanımda Esneklik Prensibi İle İlgili Örnekler

Resim 3.3.'deki ilk örnekte yer alan çift kanatlı kapı hem sağ hem de sol elini kullanarak kapıdan giriş imkanı sağlamaktadır. İkinci örnekte bulunan kamusal mekan girişinde birbirine bitişik bulunan merdiven ve rampa kullanıcıya kendisine uygun olan tercihi yapma imkanını sunmaktadır.

3.4.3.3. Basit ve Sezgisel Kullanım Prensibi

Basit ve sezgisel kullanım, tasarımın veya hizmetin kullanıcının tecrübesine, bilgisine, yabancı dil yeteneğine veya mevcut konsantrasyon seviyesine bakmaksızın kolay anlaşılabilir olmasını sağlamaktır. Tasarımda basitliği sağlama; gereksiz karmaşıklık giderme, tutarlı biçimde bilgi sağlama, okur-yazarlık ve yabancı dil becerilerinin seviyelerine göre hareket edilmesi ile gerçekleşmektedir. Tasarımın kolay anlaşılabilmesi için basit ve kolay algılanabilir olması gerekmektedir.(Resim 3.4)

Rehber 3.1: Tasarımda gereksiz karmaşıklık ortadan kaldırılmalıdır.

Rehber 3.2: Tasarımda kullanıcı beklentileri ve sezgileri dikkate alınmalıdır.

Rehber 3.3: Tasarımda kullanıcıların okuma yazma seviyeleri ve yabancı dil becerileri dikkate alınmalıdır.

Rehber 3.4: Tasarımda bilgi düzeninin, önemine göre yoğunlaştırılarak kullanılması gerekmektedir.

Rehber 3.5: Tasarım, iş süresince veya bitiminde etkili uyarıcıların devrede olmasını sağlamalıdır.



Kaynak: <http://engelsizkent.org>, E.T. : 20.12.1012

Resim 3.4: Basit ve Sezgisel Kullanım Prensibi İle İlgili Örnekler

Resim 3.4.'deki ilk örnekte ki yay geçidinde bulunan hissedilebilir zemin kaplamaları kullanıcıları yönlendirmektedir. İkinci örnekte bulunan engelli araçları için ayrılan park yerleri vurgulanarak belirtilmiştir.

3.4.3.4. Algılanabilir Bilgilendirme Prensipleri

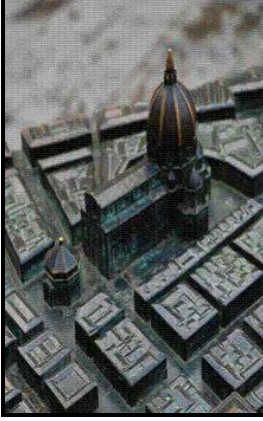
Algılanabilir bilgilendirme, çevredeki koşullara ve kullanıcının duyu yeteneklerine bakmaksızın bilginin etkili bir şekilde nakledilmesi anlamına gelmektedir. Tasarım, kullanıcı için gerekli bilgiyi, ortam koşullarından, ya da kullanıcının duyu algılama becerisinden bağımsız olarak, etkin bir biçimde sunmalıdır. Kullanıcı için gerekli bilgiyi, ortam koşullarından, ya da kullanıcının duyu algılama becerisinden bağımsız olarak, etkin bir biçimde sunmalıdır.(Resim 3.5)

Rehber 4.1: Tasarım için gerekli olan bilgilendirmede farklı anlatımlar kullanılmalıdır. (resimli, sesli, dokunma duyusuyla algılanabilen)

Rehber 4.2: Tasarım için gerekli bilgilendirmenin maksimum anlaşılabilirlikte olması sağlanmalıdır.

Rehber 4.3: Tasarımda kullanılan elemanlar tanımlanabilecek şekilde birbirinden ayrılmalıdır. Bu yönlendirme ve kılavuz oluşturma ile gerçekleştirilmektedir.

Rehber 4.4: Tasarım duyu kısıtlılıkları olan kullanıcıları kapsayacak biçimde, uyumluluğu sağlayacak teknikleri ya da ara yüzleri içermelidir.



Kaynak: The Center For Universal Design, <http://engelsizkent.org> E.T. : 20.12.1012
Resim 3.5: Algılanabilir Bilgilendirme Prensipleri İle İlgili Örnekler

Resim 3.5'deki ilk örnekte dokunma duyusuyla algılanabilen haritada kontrast özellikli güçlü renk ve doku, ziyaretçiler için yön gösterimini daha kolay anlaşılır hale getirmektedir. İkinci örnekte bulunan bilgilendirme tabelasında bulunan sembollerin açık renkli ve ya beyaz zemin üzerine siyah ya da siyah zemin üzerine beyaz olarak uygulanması zıtlık oluşturarak maksimum okunaklılık sağlanmayı amaçlamaktadır.

3.4.3.5. Tasarımda Hata Payı Prensipleri

Tasarım, kaza veya istenmeyen davranışlar sonucu ortaya çıkabilecek tehlikeli ve kötü sonuçları en aza indirmelidir. Herkes için tasarım tüm kullanıcıları tehlike ve kazalara karşı korumalıdır.(Resim 3.6)

Rehber 5.1: Tasarımda kullanılan elemanlar tehlikeleri ve hataları mümkün olduğu kadar azaltacak şekilde düzenlenmelidir. En çok kullanılan elemanlar için erişilebilirlik sağlanmalı, tehlikeli elemanlar yok edilmeli, izole edilmeli veya bu elemanlara karşı korunma sağlanmalıdır.

Rehber 5.2: Tasarım, oluşabilecek tehlikeler ve hatalar konusunda uyarı sağlamalıdır.

Rehber 5.3: Tasarıma oluşabilecek hatalara ve tehlikelere karşı koruma özelliklerini sağlamalıdır.

Rehber 5.4: Tasarımda, dikkat isteyen işlerdeki hareketleri sınırlayıcı önlemler geliştirilmelidir.



Kaynak: <http://engelsizkent.org> E.T. : 20.12.1012
Resim 3.6: Tasarımda Hata Payı Prensibi İle İlgili Örnekler

Resim 3.6.'daki ilk örnekte bulunan sesli ışıklı ve sesli trafik işareti örneği geçiş sırası konusunda yardımcı olmakta ve uyarıda bulunmaktadır. İkinci örnekte bulunan kaldırım ve yolu ayıran sınırlayıcı elemanlar fark edilebilirlik sağlayarak kullanıcıların tehlikeye düşmesini engellemektedir.

3.4.3.6. Düşük Fiziksel Güç Harcanması Prensibi

Düşük fiziksel güç harcanması, kullanıcıların minimum yorgunluk ile ergonomik ve rahat bir şekilde ürün ve mekânları kullanabilmeleri anlamına gelmektedir. Net bir ifadeyle; üst üste tekrar eden davranışları gerektirmemelidir ve kabul edilebilir derecede güç kullanarak çalıştırılabilmelidir. Ürünleri ve mekânları minimum güçle konforlu bir şekilde kullanılabilir, mekân ve çevre minimum güç harcanacak şekilde erişilebilir olmalıdır.(Resim 3.7)

Rehber 6.1: Tasarım, kullanıcıların doğal vücut yapıları ile kullanabilmelerine imkân vermelidir.

Rehber 6.2: Tasarım çalıştırılırken makul ölçüleri aşmayacak şekilde güç kullanımı sağlanmalıdır.

Rehber 6.3: Tekrar eden hareketler mümkün olduğu kadar azaltılmalıdır.

Rehber 6.4: Tasarımın uzun süreli fiziksel güç harcanmasını azaltacak şekilde bir yaklaşımı



Kaynak: The Center For Universal Design, İ.B.B. Engelliler Müd., E.T: 20.12.1012

Resim 3.7: Düşük Fiziksel Güç Harcanması Prensibi İle İlgili Örnekler

Resim 3.7.'deki ilk örnekte bulunan elektrikli garaj kapısı, kapı açımında harcanacak fiziksel gücü yok etmektedir. İkinci örnekteki yer alan farklı boy ve vücut yapılarına göre farklı seçeneklerle kullanıcılara kolaylık sağlanmaktadır.

3.4.3.7. Yaklaşım ve Kullanım İçin Boyut ve Mekân Sağlanması Prensibi

Kullanıcının vücut ölçüleri, duruş pozisyonu ve hareketliliğinden bağımsız olarak, yaklaşma, uzanabilme, elle kullanım ve genel kullanım için uygun boyut ve alan sağlanmış olmalıdır. Oturan veya ayakta duran kullanıcı için rahatlık sağlanmalıdır, yardımcı araçlar ve kişisel yardım için yeterli alan sağlanmalıdır.(Resim 3.8)

Rehber 7.1: Oturan veya ayakta olan her kullanıcının önemli kullanım öğelerine engelsiz bakış açısı sağlanmalıdır.

Rehber 7.2: Oturan veya ayakta olan her kullanıcının bütün elemanlara rahat uzanması sağlanmalıdır.

Rehber 7.3: Tasarım farklı el ölçülerine ve kavrama özelliklerine uyum sağlamalıdır.

Rehber 7.4: Kişisel yardım veya yardımcı araçların kullanımına imkân sağlanması için gerekli alan sağlanmalıdır.



Kaynak: The Center For Universal Design,

E.T. : 20.12.1012

Resim 3.8: Yaklaşım ve Kullanım İçin Boyut ve Mekan Sağlanması Prensipleri İle İlgili Örnekler

Resim 3.8.'deki giriş kapısının yanına açılan tam boy aydınlık penceresi her boydaki kullanıcılar için görüş açısı sağlamaktadır. İkinci örnekteki halka şeklindeki kapı kulpu elini ve parmaklarını rahat kullanan veya kullanamayan herkese uyum sağlamaktadır.

Herkes için tasarım ilkeleri, çevrenin eşit şekilde kullanımına olanak sağlama, kullanıcıların kişisel tercih ve yeteneklere göre esneklik, basitlik, kavranabilirlik, algılanabilirlik, tehlikelerin minimize edilmesi, rahat ve kolay kullanım olarak kentsel

çevrelerden ürünlere kadar tüm yaşam çevre ve kullanım öğelerinde erişilebilirliği ve kullanılabilirliği sağlamaktadır.

Estetik, maliyet, güvenlik, cinsiyet ve kültürel farklılıklar gibi diğer önemli faktörler tasarım yapılırken dikkate alınmak zorundadır. Herkes için tasarım uygulamalarının giderek yaygınlaşması, sayıları gittikçe artan iyi örnekleri, öngörülen niteliklere sahip bir çevrenin oluşturulması, herkes için yaşanabilir mekânların oluşturulması için insan değerinin ve temel hak ve özgürlüklerin bilgisinin tüm toplumlarda daha yaygın olarak paylaşılmasını gerektirmektedir. Herkesin kullanımına uygun anlayışla inşa edilen yapı ve çevreler; tüm kullanıcıların yararlanmasına olanak sağlayarak çok daha esnek, kullanışlı, çekici ve engelsiz olacaktır. Böylece tüm insanların kamusal mekânları kullanarak toplumsal yaşama katılmalarıyla çağdaş yaşamın sadece işlevsel değil, aynı zamanda toplumsal ve kültürel yönü de sağlanmış olacaktır.

3.5. Türkiye’de Engelliler İçin Erişilebilirlik Mevzuatı

Türkiye BM üyesi ülkelerden biri olarak 2000’li yılların başında engellilerin hakları ve erişilebilirlik konusundaki çalışmalarını hızlandırmıştır. Bu çalışmalardan en önemlilerinden biri de Engellilerin Haklarına İlişkin Sözleşmedir. Türkiye 28 Eylül 2009 tarihinden itibaren Sözleşme’ye imza atmış ancak henüz Ek Protokol onaylamadığı için özellikle uluslararası denetim yolları geçerlilik kazanmamıştır.

Türkiye’de engellilik alanındaki ilk ve en önemli adım, 1997 yılında 571 sayılı Kanun Hükmünde Kararname (KHK) ile Engelliler İdaresi Başkanlığı’nın kurulmasıdır. Engellilik alanında çalışan kurum, kuruluş, sivil toplum örgütleri ve üniversiteler arasında koordinasyon ve işbirliği sağlamak, gerekli mevzuat çalışmalarını yapmak, araştırmalar ve projeler gerçekleştirmek ve engellilikle ilgili toplumsal bilinçlendirmeyi ve farkındalık düzeyini artırmak gibi görevleri bulunan Engelliler İdaresi Başkanlığı’nın kurulmasından sonra, engellilik alanında önemli gelişmeler sağlanmıştır. Yine 1997 yılında 572 sayılı KHK ile birçok yasada engellilerle ilgili düzenlemeler yapılmıştır. Bu

düzenlemelerden biri de, erişilebilirlikle ilgili olarak 3194 sayılı İmar Yasası'na bir madde eklenmesidir. İmar Yasasına “Fiziksel çevrenin engelliler için erişilebilir ve yaşanabilir kılınması için, imar planları ile kentsel, sosyal, teknik altyapı alanlarında ve yapılarda Türk Standartları Enstitüsü'nün ilgili standartlarına uyulması zorunludur” hükmü getirilerek, Türkiye'de engelliler için erişilebilirlik ilk kez yasal düzenlemelerde yer bulmuştur.

572 sayılı KHK ile İmar Yasası'nda yapılan bu 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, erişilebilirlikten ve TSE'nin 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 ulaşabilirliğinin sağlanması yönünde giriş, bina içi dolaşım ve tuvaletlerle ilgili maddelerde düzenlemeler yapılmıştır.

Açık alanlarda (yol, otopark, park, yaya bölgesi, meydan ve kaldırımlarda) ve bunlar üzerindeki ulaşım ve haberleşme noktalarında ve peyzaj elemanlarında da engellilerin erişilebilirliğinin sağlanması için TSE standartlarına uygun düzenleme yapılması koşulu getirilmiştir.

Belediye ve Mucavir Alan sınırları İçinde ve Dışında Planı Bulunmayan Alanlarda Uygulanacak İmar Yönetmeliği: Bu yönetmelikte de erişilebilirliğin 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 tabloya, 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.

Bu yönetmelik düzenlemelerinden sonra, çoğu Büyükşehir Belediyeleri kendi imar yönetmeliklerinde gerekli değişiklikleri yaparak, engelliler için uygun düzenlemelerin yapılmasını öngörmüşlerdir.

İmar mevzuatında adı geçen TSE standartlarının, engellilerin ulaşılabilirliği ile doğrudan ilgili önemli üç tanesi ve kapsamı ise şöyledir ;

TS 9111/ Nisan 1991: Engelli İnsanların İkamet Edeceği Binaların Düzenlenmesi Kuralları: Bu standart, engelli insanların ikamet edecekleri binalarda mimari açıdan yapılabilecek düzenlemelere ait kuralları kapsar.

Amaç, bu şekilde düzenlenmiş binalarda engelli kişilerin bağımsız olarak hareketini sağlamaktır.

1.Binalara yakın yerlerin düzenlenmesi kuralları (otoparklar, giriş yolu, bahçe yolları, rampalar);

2.Bina ana giriş bölümlerinin düzenlenmesi kuralları (bina girişi, paspas, posta kutusu, giriş kapısı, asansörler, merdivenler, merdiven asansörü);

3.Bina genel bölümlerinin düzenlenmesi kuralları(yer kaplaması, iç kapılar, pencereler,);

4.Bina bölümlerinin düzenlenmesi kuralları (sirkülasyon alanları, koridorlar, holler, mutfaklar, tuvalet bölmesi, banyolar, odalar);

5.Bina tesisatı, alarmlar ve düzenlenmesi kuralları (elektrik tesisatı, ısınma tesisatı, alarmlar) olmak üzere 5 başlık altında engellilerin ikamet edeceği binalara ait tasarım kuralları açıklanmıştır.

Standardın tamamı, engelli -özellikle tekerlekli sandalye kullanan engelli- kişilere uygun bir konutun ve yakın çevresinin nasıl düzenlenebileceğine ilişkin tasarım kriterlerini içermektedir.

TS 12576/ Nisan 1999: Şehir İçi Yollar- Engelli ve Yaşlılar İçin Sokak, Cadde, Meydan ve Yollarda Yapısal Önlemlerin Tasarım Kuralları: Standart, engelli ve yaşlılar gibi hareket kısıtlılığına sahip olan kişilerin tüm insanlar gibi kaldırım, yaya yolu, sokak, cadde ve meydanları ve bu yollar üzerindeki yaya geçitlerini kullanabilmeleri için alınacak yapısal önlemler ve işaretlemelerin tasarım kurallarını kapsamaktadır. Kaldırımlarda engellilerin hareket alanı, kaplama çeşidi, drenajı; engellilere uygun yaya geçitleri yapım esasları; rampalar, dış mekanlardaki merdivenler,

duraklar, otopark alanları; ticari, idari kamu binaları ile konut binalarının ana girişleri; kent mobilyaları ve donanımları, halka açık telefon kulübeleri, WC'ler, çöp kutuları ve işaretlemeler standardın kapsamı içinde yer almaktadır.

Kamusal açık alanların düzenlenmesi ve şekillendirilmesinde büyük bir rolü olan yerel yönetimlerin uygulamalarına yön vermesi açısından bu standart büyük önem taşımaktadır. Standartta öngörülen düzenlemeler sadece engelli ve yaşlıların değil gerçekte tüm yayaların hayatını kolaylaştırıcı nitelikte düzenlemelerdir.

TS 12460/Nisan 1998 Şehir İçi Yollar- Raylı Taşıma Sistemleri Bölüm 5: Engelli ve Yaşlılar İçin Tesislerde Tasarım Kuralları: Engellilerin raylı toplu taşıma sistemlerini kullanabilmelerini amaçlayan bu standart; istasyon çevresinin tasarımı (otoparklar, toplu taşıma ve taksi durakları, yaya geçidi, istasyon dışı aydınlatması); istasyon tasarımında tekerlekli sandalye kullananlar için gerekli alan ölçüleri; istasyon girişlerinin tasarımı, istasyon içinde yolcu dolaşım alanlarının tasarımı, turnikeler, rampalar, merdivenler, sahanlıklar, küpeştelere, yürüyen merdivenler, asansörler, peronların tasarımı ve gerekli işaretlemeler, istasyonda engelliler için bilgilendirme ve alarm sistemi, tuvalet tasarımı, döşemelerin nitelikleri ve toplu taşıma aracının tasarımına kadar geniş bir fonksiyonel alanı kapsayacak biçimde ayrıntılı olarak hazırlanmıştır. Standart, engellinin caddeden istasyon alanına ve bu bölümden peronlara erişmesine ve taşıtlara binene kadar tüm aşamalarını kapsar biçimde ele alınmıştır. Engellilerin raylı toplu taşıma sistemlerinden bağımsız olarak faydalanabilmesi için standarda tam olarak uyulması büyük önem taşımaktadır.

Erişilebilirlikle ve engellilerle 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,
- TS 23599/ Görme Engelli veya Az Görenler İçin Yardımcı Mamuller-Hissedilebilir Yürüme Yüzeyi İşaretleri

01.07.2005 tarihinde kabul edilen 5378 sayılı **Engelliler ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun**'da yapılı çevrede erişilebilirlik konusunda yeni bazı hükümler getirilmiştir. Bunlar şöyledir:

Kanunun 19. maddesinde; 23.6.1965 tarihli ve 634 sayılı Kat Mülkiyeti Kanunu'nda bir değişiklik yapılmıştır. Bu Kanun'un 42nci maddesinin birinci fıkrasından sonra gelmek üzere aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

“Engellilerin yaşamı için zorunluluk göstermesi hâlinde, proje tadili kat maliklerinin en geç üç ay içerisinde yapacağı toplantıda görüşülerek sayı ve arsa payı çoğunluğu ile karara bağlanır. Toplantının bu süre içerisinde yapılamaması veya tadilat talebinin çoğunlukla kabul edilmemesi durumunda; ilgili kat malikinin talebi üzerine bina güvenliğinin tehlikeye sokulmadığını bildirir komisyon raporuna istinaden ilgili mercilerden alınacak tasdikli proje değişikliği veya krokiye göre inşaat, onarım ve tesis yapılır. İlgili merciler, tasdikli proje değişikliği veya kroki taleplerini en geç altı ay içinde sonuçlandırır. Komisyonun teşkili, çalışma usulü ile engellinin kullanımından sonraki süreç ile ilgili usul ve esaslar Bayındırlık ve İskân Bakanlığı ile Engelliler İdaresi Başkanlığı tarafından müştereken hazırlanacak yönetmelikle belirlenir.”

Söz konusu “Yapılarda Engellilerin Kullanımına Yönelik Proje Tadili Komisyonları Teşkili, Çalışma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik” 22.04.2006 tarihinde yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu yönetmelikte, kat malikinin diğer kat malikleriyle yapacağı toplantıda talebinin reddedilmesi durumunda, tadilat yapılacak olan binanın ruhsat işlemlerinin yapıldığı yere başvurmasıyla bir komisyon oluşturulması, bu komisyonun ise söz konusu talebin gerekliliği ve bina güvenliği açısından bir değerlendirme yapmasının koşulları ayrıntılandırılmıştır.

5378 sayılı Kanunun geçici 2inci maddesi ise doğrudan erişilebilirlikle 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 engellilerin erişilebilirliğine uygun duruma getirilir.” denmektedir.

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 engellilerin erişilebilirliğine uygun olması için gereken tedbirleri alır. Mevcut özel ve kamu toplu taşıma araçları, bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren yedi yıl içinde engelliler için erişilebilir duruma getirilir.” denmektedir.

Kısaca özetlenmeye çalışılan engelliler için erişilebilirlik mevzuatı doğrultusunda, yerel yönetimler, yeni yapılan yapı ve açık alanların engellilere uygunluğu konusunda, yeterli ve yaygın olmasa da, çalışma ve uygulamalar yapmaktadır. Yönetmelik değişikliklerinden sonra (1999'dan sonra) inşa edilen yapıların engellilere uygunluğu konusuna projelendirme aşamasında dikkat edilmekte, açık alanlarda ortopedik engellilere yönelik düzenlemeler gerçekleştirilmektedir. Son yıllarda, özellikle büyük alışveriş merkezlerinde engellilere yönelik düzenlemelere sıkça rastlanmaktadır. Kültür Bakanlığı, tiyatro ve opera binalarında sınırlı da olsa bazı düzenlemeler yapmaktadır. Hastane yapılarında engellilerin ihtiyaçları ortopedik engelliler çerçevesinde ele alınmaktadır.

Ancak, mevzuatın uygulanması ve engellilere yönelik yapılan düzenlemeler hala yetersiz ve önemli düzeyde sorunludur. Genellikle düzenlemelerde standartlara uygunluk, süreklilik ve bütünsellik sağlanamamakta, bunlar ortopedik engellilere yönelik olarak sadece rampa yapılması ile sınırlı kalmaktadır. Toplu taşıma araçlarındaki düzenlemeler ise raylı sistemlerle sınırlı kalmaktadır. Kamu toplu taşımacılığının lastik tekerlekli türlerinde engellilere yönelik düzenlemeler yok denecek kadar azdır. Bazı belediyeler hareket kısıtlılığına sahip kişilere uygun otobüsleri servise sunmuştur, ancak bunların sayıları çok yetersizdir ve yaygın değildir. Yol ve yaya geçitlerindeki bazı düzenlemeler (yaya geçiş sürelerinin azlığı, alt-üst geçitler, vb.) engellilerin ulaşabilirliğini engellemektedir. Mevcut kamusal binaların ve konut yapılarının önemli bölümü engelliler için hala erişilebilir değildir. Erişilebilirlikle ilgili en önemli noktayı tüm uygulamalarda unutmamak gerekir; erişilebilirlik, engellinin konutundan başlayarak yaşadığı yerdeki her türlü hizmet ve olanağı kapsayan bir zincir gibidir, halkalardan biri koparsa tüm sistem bundan zarar görecektir. Tasarımlarda ayrımcılık yapılmaması gerektiği de göz önünde bulundurulursa, esasen fiziksel çevre tasarımında ve her türlü ulaşım aracında toplumu oluşturan bireylerin eşit kullanımı sağlanması gereklidir (Çağlayan vd. 2007).

4. HERKES İÇİN TASARIM PRENSİPLERİNİN TARİHİ ALANLARDA UYGULANMASI

Tarihi mekânlara ve bu mekânların iç kısımlarına engelli insanlar, yaşlılar, çocuklar, yürüme güçlüğü çekenler için de kolayca farkedilebilir erişim olanakları sağlanmalıdır. Ancak tarihi mekânların birçoğu bu erişimin inşa edilebilmesi için aşılması gereken bir takım engeller barındırmaktadır. Bunların başında tarihi mekânın fiziksel yapısında değişiklik gerektiren herhangi bir öneri durumunda, planlama ve inşaat izni gelmektedir. Ancak dünyanın pek çok ülkesinde tarihi mekânlara erişimin ve ziyaretin bireyin bir hakkı görülmesinden hareketle kolaylaştırıcı düzenlemeler mevcuttur.

Avusturalya'nın Viktorya bölgesinde tarihi yapılar da dâhil bütün binalar Federal Kısıtlılık Ayrıcalıkları Yasası (1992) ve tamamlayıcı Eşit Haklar Kanunu (1995)'na tabidir. Federal Kısıtlılık Ayrıcalıkları Yasası binaların kamusal veya özel mülkiyette olup olmadıklarını belirler. Bu yasa, kısıtlılığı olan insanların zor durumda bırakılmaksızın ve haksızlığa uğratılmaksızın eşit bir biçimde erişim olanağını garanti altına alır. Eğer tarihi yapılar değişikliğe uğratılırsa, Avusturalya Yapı Kanunu gereksinimleri uyarınca ek bina yapımına başvurulur ve bazı durumlarda, mevcut tarihi binada değişiklikler gerçekleştirilir ve bu değişiklikler hem engellileri, hem yaşlıları, hem bebek arabalı ebeveynleri, hem çocukları, hem turistleri kısaca herkesi kapsayan birçok özel uygulamayı da içinde barındırır (Martin, 2008).

Federal Kısıtlılık Ayrıcalıkları Yasası Kanunu'nun 23. Maddesine göre bir insana kısıtlılıkları yüzünden farklı muamele yapmak yasadışı bir tutumdur. Federal Kısıtlılık Ayrıcalıkları Yasası şikâyetler temelinde oluşturulmuş bir kanundur. Kısıtlılığı olan insanların erişilebilirliğine ilişkin kanun yetersizlikleri ile ilgili şikâyetler ilk etapta tarihi binayı yöneten veya sahibi olan kişilerle görüşülmektedir. Eğer bir çözüm bulunmazsa şikâyetler Federal Kısıtlılık Ayrıcalıkları Yasası bünyesinde bulunan İnsan Hakları ve Eşit Olanaklar Komisyonu'na taşınmaktadır.

2008 yılı Aralık ayında, Avusturalya Hükümetince kısıtlılığı bulunan insanların binalara erişimine ilişkin tüzük yeniden gözden geçirilmiş ve bir tasarı oluşturulmuştur. Bu tasarı mimarların, tasarımcıların, mülk sahiplerinin, bina sakinlerinin ve yöneticilerin Federal Kısıtlılık Ayrıcalıkları Yasası yükümlülüklerini karşılamak adına uygulamakla yükümlü oldukları konulara daha fazla açıklık getirmektedir.

Aslında, Dünyada koruma uygulamasına ilişkin temel kaynak ICOMOS çatısında imzalanan Burra Sözleşmesi'dir. Burra Sözleşmesi korumayı tanımlarken sürdürülebilirlik, muhafaza, restorasyon, yeniden yapılandırma ve adaptasyon gibi bütün süreçleri kapsar. Burra Sözleşmesi'nin değişmez prensiplerinden birisi de "olabildiğince az, gerektiği kadar değişim" şeklinde ifade bulan tedbirlilik yaklaşımıdır (3. fıkra). Bu yaklaşım engelli erişimine ilişkin hazırlanan bütün çalışmalar için de göz önünde bulundurulmaktadır (Martin, 2008).

Federal Kısıtlılık Ayrıcalıkları Yasası Temel Prensipleri: Tarihi binalara engelli erişim alanlarının sağlanmasındaki amaç çeşitli kanun ve uygulamalarda belirtilen hususlar gereğince yerine getirilerek, erişim hususunda kısıtlılıkları bulunan bütün insanların tarihi mekânlardan herhangi bir kısıtlılığı bulunmayan diğer insanlarla eşit olarak faydalanmalarının ve memnuniyetlerinin sağlanmasıdır. Bunu gerçekleştirmek adına aşağıda listelenen erişim olanakları sağlanmalıdır:

- Oto parkların erişim noktalarına olabildiğince yakın inşa edilmesi
- Binalara erişimin yaygın olarak kullanılan ulaşım rotaları üzerinden sağlanması
- Bina içlerine erişim, mümkün oldukça diğer bütün insanların kullanmakta olduğu giriş noktalarından sağlanmalıdır. Bu uygulama temel olarak ana giriş kapıları, tarihi veya orjinal girişler için esastır.
 - Binanın bütün katlarına erişilebilirlik
 - Bina katlarındaki bütün kısımlara erişilebilirlik
 - Tuvalet kullanımı ve diğer olanaklar
 - Her formatta bilgi sağlanması –yazılı, görsel ve işitsel-

- Telefon, otomatlar, gişeler ve satış kasaları gibi servisler
- Açık alanlar, manzaralı kısımlar, bahçeler ve bahçe içerisindeki kısımlara erişilebilirlik

Amaç, tarihi yapıyla uyumlu, planlama ve inşaa yönetmeliğine göre ve Burra Sözleşmesinin ses koruma ilkesine göre uyarlanmış, maksimum düzeyde erişim sağlarken tarihi yapının değerine minimum düzeyde müdahale edilmesidir.

Avusturalya’da herkes için erişimin tarihi çevrelerde de sağlanması için izlenen yol aşağıdaki gibi gelişmektedir:

- Tarihi mekân veya binanın önemine dair bilgilerin gözden geçirilmesi, önem derecesini oluşturan unsurların tanımlanması gerekmektedir. Ayrıca donanımlı bir tarihi mekân danışmanı ile bir koruma yönetim planı hazırlanmalıdır. Hazırlanan koruma yönetim planı erişimin nasıl gerçekleştirileceğini değerlendirmeli ve bir yandan tarihi mekânın önemini dikkate alırken diğer taraftan da yönetmelik esaslarına uyum sağlaması gerekmektedir.

- Mekânın mevcut ve gerekli düzeydeki erişilebilirliğini tanımlamak için, gerektiği durumlarda erişim denetimini sağlayacak bir erişim danışmanı ile çalışılması gerekmektedir. Yalnızca binaların ana girişleri ve diğer kısımları için değil, sunulan bütün servisler ve danışma alanları için bu geçerlidir.

- Tarihi yapılar üzerinde deneyimi bulunan bir mimar ile çalışılarak erişilebilirlik opsiyonlarının geliştirilmesi, her bir opsiyon sonucunda, binanın tarihi ve fiziksel yapısına en az zarar veren ve maksimum düzeyde erişilebilirlik sağlayan opsiyon seçilmesi gerekmektedir.

- Erişim ve tarihi yapı üzerine bir politika belirlenmesi ve bir aksiyon planı hazırlanması gerekmektedir.

- Uygun tarihi mekân belirlendikten sonra, aksiyon planının uygulanabilmesi için planlama ve inşaat izinlerinin alınması gerekmektedir (Martin, 2008).

Bir problemi çözenin yalnızca tek bir yolu yoktur. Farklı tarihi binalar birbirinden farklı önem ve konuma sahiptirler, bu nedenle kısıtlılığı olan insanların bu mekânlara erişimini en uygun şekilde sağlamak adına çeşitli çözüm yolları bulunmaktadır. Bu nedenle her bir vakanın kendi çözüm yolu üretilmeli ve en iyi seçenek bulunmalıdır.

4.1. Herkes İçin Tasarım Yaklaşımını Dikkate Alan Tarihi Alan Örnekleri

Tarihi alanların gezilip, görülmesi, turizm çerçevesinde bir seyahat hakkı olarak değerlendirilmekte ve bu nedenle toplumdaki tüm ziyaretçilerin kullanımına uygun tasarlanmaya çalışılmaktadır. Son yıllarda dünyada tarihi ve turistik yerlerin herkes için kullanılabilir olmasında daha da özen gösterilmektedir. Herkes için tasarım yaklaşımını dikkate alıp, bina girişlerinde ya da bina içerisinde düzenlemeye giden ve her biri tarihi birer bina olan pek çok örnek mevcuttur. Bunlardan birkaçı şöyle sıralanabilir:

4.1.1. Atina Akropolis - Yunanistan

Yukarıda bulunan şehir anlamına gelen “Akropolis” lerin en ünlüsü Atina Akropolisidir. Atina kendine özgü bir tarihiyle bir Yunan kenti olmakla birlikte yaklaşık 3 bin yıllık tarihi vardır (Anonim 4).



Kaynak : www.greece-athens.com E.T: 01.05.2013

Resim 4.1: The Akropolis

Atina Akropol'ünü herkes için erişilebilir kılmak adına alanda bazı çalışmalar yapılmıştır. Alana tekerlekli sandalye erişimini sağlamak için yol ve asansörler, ayrıca Akropol Müzesi'ne erişimi sağlamak için asansörler ve engelli tuvaletleri yapılmıştır. Asansörler engelli ziyaretçi ile birlikte bir refakatçisini de beraberinde aynı anda taşıyabilecek nitelikte tasarlanmıştır. Engelli bireyler asansöre kadar raylı bir sistemle taşınır ve buradan asansörlerle birlikte dik bir şekilde taşınarak Akropol'e ulaştırılır.



Kaynak : <http://www.lhac.eu> E.T: 01.05.2013

Resim 4.2: Akropol'de Bulunan Asansöre Raylı Sistem İle Erişim



Kaynak : <http://www.lhac.eu> E.T: 01.05.2013

Resim 4.3: Akropol'e Asansör İle Erişim

Arkeolojik alanlarda döşeme yollar mevcut tarihi yapıya zarar vermeden en az müdahale gerektirecek şekilde herkesin erişimine uygun şekilde düzenlenmiştir. Böylece alana asansör ile ulaşımını sağlayan tekerlekli sandalye kullanıcısı alanda rahatça dolaşabilmektedir.



Kaynak : <http://www.lhac.eu> E.T: 01.05.2013

Resim 4.4: Akropol Alanının Döşeme Yollardan Görünüm

Alanda tepebaşında yer alan Eski Müze'ye engelli erişimi de bir asansör yardımıyla sağlanmıştır.



Kaynak : <http://www.lhac.eu> E.T: 01.05.2013

Resim 4.5: Tepebaşında Yer Alan Eski Akropol Müzesi'ne Erişim

Yeni Akropol Müzesi ve diğer arkeolojik alanlar birleştirilerek, ziyaretin kesintisiz ve sürekli olması sağlanmıştır. Böylece ziyaretçi trafiğe dahil olmadan, 5 km boyunca, ana arkeolojik alanlar ve merkezi metro istasyonları arasında serbestçe dolaşabilmektedir.



Kaynak : <http://www.lhac.eu> E.T: 01.05.2013

Resim 4.6: Yeni Akropol Müzesi ve Diğer Arkeolojik Alanların Birleştirilmesinden Bir Görünüm

Alanda bulunan Heredion Antik Tiyatrosu'na, tiyatroyu tekerlekli sandalye kullanımına erişilebilir kılmak için, tarihi dokuya zarar vermeden, teras oturma bölümünün bir tarafına ahşap rampalar ve bir platform eklenmiştir. Böylece tiyatro herkesin kullanımına uygun bir hale getirilmiştir.



Kaynak : <http://www.lhac.eu> E.T: 01.05.2013

Resim 4.7: Heredion Antik Tiyatrosundan Görünüm

4.1.2. Hacı Hasan Cami, Odunpazarı/Eskişehir

Eskişehir, Odunpazarı'nda bulunan Hacı Hasan Cami, 13. yüzyılda Selçuklu mescidi olarak yapılmış, 19 yüzyılda ise camiye çevrilmiş bir yapıdır. Zaman içerisinde çok fazla hasar gören cami, bugün itibariyle Türkiye'de iç ve dış alanları tüm engel gruplarına uygun hale getirilerek restore edilmiştir.



Kaynak : <http://www.odunpazari.bel.tr> E.T: 03.04.2013

Resim 4.8: Hacı Hasan Cami

Camide işitme engelliler için dünyada ilk kez bir camide uygulanan ve kulaklıklar için sesi yükselten Loop Induction Sistemi kullanılarak cami iç alanında manyetik alan oluşturulmuş ve işitme düzeyi %50 arttırılmıştır. Hiç duymayan işitme engelliler için ayrıca projeksiyon sistemi ile hutbe metninin yazı ile perdeye yansıtılacağı bir sistem sağlanmıştır. Ayrıca caminin minaresinde LED ışık sistemi ile vakit, Cuma ve bayram ezanlarının görsel olarak algılanabileceği bir sistem kurulmuştur.



Kaynak : <http://www.odunpazari.bel.tr> E.T: 03.04.2013

Resim 4.9: Hacı Hasan Camisi'nde İşitme Engelliler İçin Yapılan Çalışmalar

Camide görme engelliler için ayak tabanı ile hissedilebilir bir halı düzeneği kurulmuştur. Böylece görme engelli cemaatin camideki düzeni, halı zemini ve safları hissedilebilir yüzey uygulamaları gibi rahatça algılayabileceği bir sistem sağlanmıştır. Ayrıca görme engelliler cami avlusunda kullanılan hissedilebilir karolar ve duvara monte edilen yön bulmayı sağlayacak tutamaçlar ile rahatça yönlerini bulabileceklerdir.

Görme engelliler için ayrıca sokak kaldırımından itibaren tüm avlu, temizlik alanları, cami girişi düz ve engelsiz hale getirilerek tüm mekânlara alçak ve yüksek zemin farkı olmadan, merdivensiz ulaşılma imkânı sağlanmıştır. Bunun yanında cami iç ve dış alanlarının tamamı Braille ile işaretlenerek görme engellilerin buldukları mekân hakkında bilgi edinmesi sağlanmıştır (Anonim 5).



Kaynak : <http://www.odunpazari.bel.tr> E.T: 03.04.2013

Resim 4.10: Hacı Hasan Cami Girişi'nden Görünüm

Camide ortopedik engelliler de düşünülerek, TSE 9111 ve Avrupa Birliği standartlarına uygun düzenlenen tuvalet ve abdest alma alanları tekerlekli sandalye kullanan engelli kişilerin ihtiyaçlarına uygun hale getirilmiştir. Ayrıca tarihi cami yapısına zarar verilmeden merdiven basamaklarına monte edilen özel bir tasarımla ortopedik engelliler için güvenli bir taşıma sistemi sağlanmıştır. Cami içindeki tasarım da tekerlekli sandalye kullanan cemaatin camiye araçları ile engelsiz bir şekilde ulaşabilmeleri ve tekerlekli sandalyelerinden inmeden araçları ile camide saf tutabileceği şekilde dizayn edilmiştir.



Kaynak : <http://www.odunpazari.bel.tr> E.T: 03.04.2013

Resim 4.11: Hacı Hasan Cami İç Merdiven Basamaklarına Monte Edilen Tasarım

Caminin genelinde kot farkları ortadan kaldırılarak, cami yalnızca engelliler için değil, yaşlı ve çocuklar başta olmak üzere herkes için rahat erişilebilir hale getirilmiştir.



Kaynak : <http://www.odunpazari.bel.tr> E.T: 03.04.2013

Resim 4.12: Hacı Hasan Cami Düzayak Kot Farkı Olmaksızın Giriş

Camide tüm bunların yanında kadın cemaat için ihtiyaç durumunda kullanmak üzere süt emzirme odası, ayrı abdest alma ünitesi ve tuvaleti oluşturulmuştur. Camide kullanılan ışık ve ses sistemlerinin tamamı da profesyonel cihazlardan oluşmaktadır (Anonim 5).

4.1.3. Osaka Kalesi - Japonya

Osaka tarihi kent merkezinde olan kale, çok sayıda tarihi esere ev sahipliği yapmaktadır. Etrafındaki yeşil alanlar oldukça etkileyicidir. 1955 yılından beri Japon Hükümeti tarafından özel tarihi sit alanı olarak korunmaktadır.

Osaka Kalesi Bölgesi (Tsurumiryokuchi), kentin kurulduğu noktaya ev sahipliği yapmaktadır. Burada bulunan çok sayıda tarihi eser ve yeşil vaha, fazlasıyla etkileyicidir. Osaka Kalesi; Naniwanomiya Sarayı kalıntıları, Ikutama Tapınağı, Osaka İş Parkı, Tsurumiryokuchi Parkı gibi daha birçok cazibe noktasını bünyesinde barındırmaktadır (Anonim 6).

Herkes için tasarım tüm toplumun entegrasyonu için temel bir gereklilik olduğundan, bu tarihi kaleye de, kalenin tarihi dokusuna zarar vermeden, engelli ya da hareket kısıtlılığı olan ziyaretçilere hizmet vermek maksadıyla dikeyde bir asansör inşa edilmiştir.



Resim 4.13: Japonya Osaka Kalesi



Resim 4.14: Osaka Kalesi'ne Erişimi Sağlayan Dikey asansör
kaynak: Şen Yüksel Arşivi, 2005 E.T: 07.03.2013

4.1.4. İslam Tarihinin Merkezi Mekke/Kâbe

İslam Dini'nin tarihi içerisinde ilk ve en kutsal mekân olarak kabul edilen Kâbe Suudi Arabistan'ın Mekke şehrinde bulunmaktadır. 145 m²'lik bir alan üzerine kurulan Kâbe etrafında bulunan büyük mescide Mescidi Haram denmektedir. Bu mescitte toplumun her kesimi tarafından kullanılabilirliği amaçlanmış, buna yönelik de bazı mimari elemanlar kullanılmıştır (Anonim 7).



Resim 4.15: Mescidi Haram'a Girişte Engelli Rampası ve Erişilebilirliğe Uygun Zemin Kaplaması kaynak: Çenet Arşivi, 2013 E.T: 15.03.2013

Mescit girişinde Kâbe'ye erişilebilirliğin sağlanabilmesi için bir rampa tasarlanmıştır. Engelliler bu rampa ile Kâbe'ye kolaylıkla ulaşabilmektedirler. Oysa bu rampalı giriş tasarlanmasaydı, basamaklı bitişikteki merdiveni kullanmak gerekmektedir. Tavafın yapıldığı alan yani Kâbe'nin bulunduğu alanın zemin döşemesi ise gerek tekerlekli sandalye kullanıcılarına gerekse resimde görülen hareket kısıtlılığı olan bireylere uygun olarak seçilmiştir.



Resim 4.16: Say İbadetinin Yapıldığı Mekanda Engelliler İçin Tasarlanmış Ayrı Yürüyüş Sahası kaynak: Çenet Arşivi, 2013 E.T: 15.03.2013

Tavaf ibadetinden sonra say ibadetinin yapıldığı Müslümanlar arasında Safa ile Merve tepesi olarak bilinen mekânda ise tekerlekli sandalye kullanıcıları için ayrı bir hareket güzergâhı belirlenip, buranın zemin döşemesi tekerlekli sandalyenin hareketini kısıtlamayan bir malzemedен döşenmiştir. Bu güzergâh, iklimin aşırı sıcaklığından, yürüme zorluğu olanları ve tekerlekli sandalye kullanıcılarını korumakta, böylece herkes için tasarım ilkelerinden düşük fiziksel güç harcanmasına uygun bir çözüm oluşturmaktadır. Aynı zamanda topoğrafyanın eğimli olması nedeniyle erişimin bu güzergâhla sağlanması da eşitlik ilkesinin doğru bir uygulamasıdır.

4.1.5. Portekiz'in Tarihi Merkezi Guimaraes

Guimaraes Minho bölgesinde yer almakta olup Portekiz'in kuzeybatısında bulunmaktadır. 2001 yılında bu tarihi merkez, UNESCO Tarihi Miras Ödülü'nü almıştır.

Guimaraes Belediyesi 19 yy'ye ait eski bir tesisi tekrar inşa etmeye karar vermiş ve engelli insanlara sosyal destek sağlamak için yapıda Sosyal Aksiyon Bölümü tasarlamıştır. Bu eski ve tarihi binayı engelli insanlara daha uygun hale getirmek, ağırlamak ve destek olmak için bu yerin erişilebilirliğinin sağlanması gerekmiştir. Sonuç olarak iki adet uygun proje seçilmiş ve finansal tutar bakımından detaylandırılmıştır. Seçilen çözüm en hızlı uygulanabilir ve mimari müdahaleyi en az gerektiren çözümdür.

Ele alınan bina Guimaraes Belediyesi'nin mülkiyetinde olup 19.yüzyılda inşa edilmiştir. Bina ilk başta konut olarak dizayn edilmiş, 20.yüzyılın başlarında polis istasyonuna dönüştürülmüştür. Birkaç yıl sonra bina ilkokula dönüştürülmüş, en sonunda engelli insanlara hizmet eden Sosyal Aksiyon Birimi altında belediyeye ait bir ofis olmuştur (Bragança, 2006).



Kaynak : Bragança, 2006 E.T: 20.03.2013

Resim 4.17: Guimaraes Belediyesine Ait Sosyal Aksiyon Binasının Doğu ve Kuzey Cepheleri

Herkes için erişilebilirlik sağlanmadan önce, bina yeni fonksiyonuna henüz adapte edilmediği için, kullanıcılar üst katlarda bulunan hizmet birimlerine ve ofislere ulaşmakta büyük zorluklar yaşamışlardır. Hatta bazen aynı katta bile hareket ederken, komşu bölmeler arasındaki seviye farklılıklarından ötürü ciddi zorluklar yaşanmıştır.

Binaya erişilebilirliğin gerekliliklerini anlayabilmek için detaylı bir mahal incelemesi yapılmış ve aynı zamanda bu hizmeti kullananlar ile bir de anket yapılmıştır. Servislerin yerleşimi, iç ve dış ulaşım, materyallerin kalitesi, mimari engeller ve bunların hizmet kalitesine olan etkileri ele alınmıştır. Katılımcılara ayrıca mimarların ve mühendislerin erişilebilirlik konusundaki hassasiyetleri de sorulmuştur. Anket sonuçlarına göre katılımcıların fikirlerinde benzerlik vardır ve genel kanı bina

lokasyonunun iyi olduğu fakat binanın içindeki ulaşımın ve binaya dıştan erişilebilirliğin özellikle yaşlı insanlar ve hareket kısıtlılığı içindeki insanlar olmak üzere herkes için yeterli olmadığı şeklindedir. Bunun sonucunda da binanın ana kusurları şu şekilde sıralanmıştır : Dik merdivenler, korkulukların bulunmaması, görme engelliler için hissedilebilir yüzeylerin bulunmaması, uygun olmayan zemin kaplamaları



Kaynak: Bragança, 2006 E.T: 20.03.2013

Resim 4.18: Guimaraes Belediyesine Ait Sosyal Aksiyon Binasındaki Erişim Eksiklikleri

Binada yapılan detaylı ve sık gözlemlerin ardından aşağıdaki sınırlı sayıda çözüme gidilebileceği kabul edilmiştir:

- Binanın doğu cephesine içten dikey bir asansör yerleştirme
- Binanın kuzey cephesine panoramik ve bir asansör yerleştirme
- Binayı çevreleyen, uygun eğimli bir ulaşım rampası yerleştirmek
- Tekerlekli sandalye kullananların ana girişı kullanabilmeleri için ana giriş merdivenine bir platform yerleştirmek
- Binanın iç ve dış merdivenlerinin korkuluklarına asılan sandalyeler yerleştirme

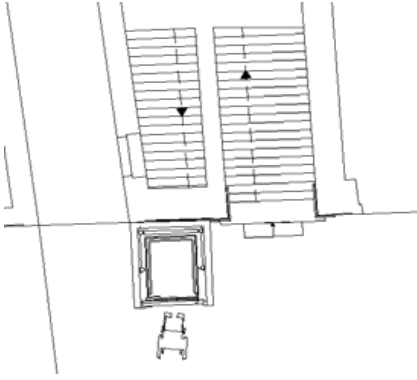
Yukarıdaki önerilerden uygulaması yapılabilmüş olanlar ise şunlardır:

Dikey Bağlantı:

- Binanın doğusuna içten dikey asansör
- Tekerlekli sandalye kullananların ana girişi kullanabilmeleri için ana giriş merdivenine bir platform yerleştirmek

Yatay Bağlantı:

- Tekerlekli sandalye kullananların binaya, zemin kattaki iç bölümlere erişimini sağlamak için rampa ve benzeri elemanlar inşa etmek (Bragança, 2006).



Şekil 4.1: Sosyal Aksiyon Binasına Yapılan Dikey Asansör



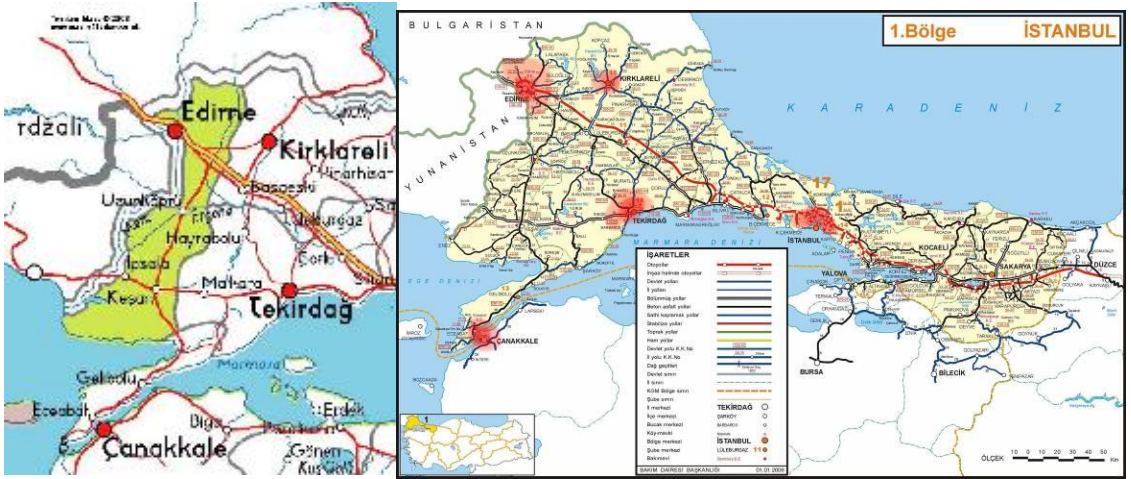
Şekil 4.2: Sosyal Aksiyon Binasına Yapılan Kaldırma Platformu



Şekil 4.3: Sosyal Aksiyon Binası Ulaşım Rampaları

5. ÇALIŞMA ALANI: EDİRNE VE TARİHİ KENT MERKEZİ

Osmanlı İmparatorluğu'na bir asra yakın başkentlik yapan, tarih boyunca medeniyetlerin kesişme noktasında yer almak gibi çok özel bir misyona sahip olan Edirne İli, Asya'nın batısında Avrupa'nın doğusunda bir köprü vazifesi görmesi, AB sınırlarına en yakın il olması, zengin tarihi ve kültürel mirası ile adeta açık hava müzesi konumundadır. Zengin tarihsel miras ve kültürel değerleri ile İslam, Hristiyanlık, Musevilik ve Bahai dinlerine ev sahipliği yapan Edirne inanç turizmi açısından da büyük bir potansiyele sahiptir. Edirne, dünya çapındaki cazibe merkezi İstanbul'a 225 km yani 2 saatlik mesafede, doğuyu batıya, batıyı doğuya bağlayan ana karayolu üzerinde turistleri karşılayan ve ayrılışlarında uğurlayan, ilk ve son izlenimlerin edinildiği bir sınır kentidir (Anonim 8).



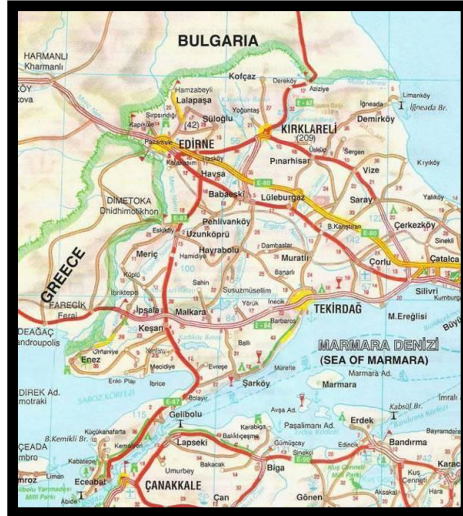
Kaynak : www.cografya.gen.tr E.T: 17.04.2013

Resim 5.1: Edirne İli'nin Konumu

Edirne'ye en erken Osmanlı Dönemi'nden itibaren camiler damgasını vurmuştur. Edirne'nin her yerinden görülebilen ve Dünya Mimarlık Tarihi'nin en muhteşem eserleri arasındaki Selimiye Cami'si kentin simgesi durumundadır.

5.1. Edirne İli'nin Ulaşım ve Çevre Bağlantıları

Edirne Türkiye'nin Avrupa'daki sınır kapısıdır. Anadolu'yu, İstanbul'u, Ortadoğu'yu Avrupa'ya bağlayan kara ve demiryolları Edirne'den geçer. Avrupa'dan Türkiye'ye giren 4 sınır kapısından 3'ü Yunanistan ve biri Bulgaristan sınırındadır. Kapıkule sınır kapısından başlayan E-5 Karayolu, Edirne-Havsa-Babaeski-Çorlu-Silivri-İstanbul güzergahını takip eder. İpsala sınır kapısından başlayan yol, İpsala-Keşan-Malkara-Tekirdağ-Silivri güzergahını takip eder ve E-5 Karayolu ile birleşip İstanbul istikametine devam eder. Edirne ile ilçeleri birbirine asfalt yollarla bağlanmıştır. Yani Edirne gerek D-100 devlet yolu, gerekse TEM otoyolu üzerinden İstanbul'a dolayısıyla Anadolu'ya ve D-550 devlet yolu ile Çanakkale'den Ege'ye bağlanan karayollarının üzerindedir. Demiryolu bakımından da Edirne işlek bir yerdedir. Ayrıca Kapıkule Sınır Kapısından Bulgaristan ve Avrupa'ya sadece karayoluyla değil demiryolu ile de bağlanmaktadır. Her gün İstanbul- Sofya-Venedik-Paris, İstanbul-Sofya-Belgrad-Zagreb-Viyana, İstanbul-Sofya-Bükreş- Moskova seferleri karşılıklı olarak Kapıkule'den yapılır. Ayrıca Pazarkule ve İpsala Sınır Kapısıyla karayolundan, Uzunköprü demiryolu ile de Yunanistan'a ulaşım sağlanmaktadır. İstanbul-Selanik-Atina tren seferleri Uzunköprü ve Eskişehir üzerinden yapılır. 230 km'lik düzgün bir yolla İstanbul'a bağlıdır (Anonim 9).



Kaynak : www.cografya.gen.tr E.T: 17.04.2013
Resim 5.2: Edirne İli'nin Ulaşım ve Çevre Bağlantıları

5.2. Mimar Sinan ve Edirne Tarihi Kent Merkezi

Kayseri doğumlu olan Mimar Sinan, Kanuni Sultan Süleyman döneminde mimarbaşı olmuş, Osmanlı topraklarında birçoğu günümüze kadar gelen eserler bırakmıştır. Bu çalışmada Sinan'ın yapılarından ziyade açık alan tasarımındaki başarı ve ileri görüşlülüğünden bahsedilecektir.

5.2.1. Mimar Sinan'ın Açık Alanlardaki Tasarım Anlayışı

Mimar Sinan'ın açık alanlardaki tasarımına yönelik fikirlerine literatürde pek rastlanmamaktadır. Ancak, onun mimari tasarım yeteneğinin kentten etkilendiği ve kenti de etkilediği gözle görülebilecek kadar nettir. Bu nedenle, burada Mimar Sinan'ın kentsel tasarıma katkıları ve kent bağlamından etkilenişi hem genel olarak hem de özellikle Edirne tarihi kent merkezindeki eserleri düşünülerek değerlendirilmeye çalışılmıştır. Mimar Sinan'ın açık alan tasarımında öne çıkan ilkeler aşağıdaki gibi sıralanabilir :

1- Ana elemana (yapıya) açık alandan yaklaşım: Mimar Sinan'ın alan düzenlemesine egemen olan en çarpıcı ilkesi, temel bir yapı ünitesine yarı kapalı bir mekân olan bir geçiş ünitesinin eklenmesi olarak görülmektedir. Aynı ilke, hamamdan türbeye ya da büyük Sultan camisine kadar, bütün işlev türlerinde ki her özel yapı için saptanabilmektedir. Her iki ünite de yerleştirilişlerine ve hangi mekânlarla nasıl ilişki kurduklarına ve hangi öğelerle çevrelendiklerine göre anlam ve şekil bulmaktadır (Erzen, 2005).

2- Nirengi oluşturma eğilimi: Sinan'ın geç tasarımlarından, Üsküdar'ın tepelerinde yer alan Atik Valide Külliyesi büyük ebadı ile zengin bir örnek oluşturmaktadır. Burada temel simetri, (cami ve medrese ilişkisinde olduğu gibi) dik açılı olmayan uyarlamalarla bozulmaktadır. Caminin revaklarla çevrili büyük avlusu, ufak bir açı ile dönen ve camiden daha alçak olan medrese avlusuna bitişik tasarlanmıştır. Sinan avluları birbirinden ayırarak camiyi yüceltmiş, ama medrese-cami ilişkisinin yakınlığını

korumuştur. Külliyeinin diğer yapıları camiye her iki taraftan, ama farklı seviyelerde sarmaktadır. Konukevi, hastane ve mutfaklardan oluşan yapı gruplarının, seviye farkları ile zenginleşen temel bir simetrisi bulunmaktadır. Yerleştirmenin en çarpıcı özelliklerinden biri ise onu çevreleyen mahalle ile olan ilişkisidir. Yapılar arasındaki dar sokaklar, girişler, kuzeydeki sokağın iki tarafındaki yapıları birbirine bağlayan köprü, dış duvarlara yerleştirilmiş olan çeşmeler her yönde farklı ilişki ve yaşantılar sağlayan ama bütünleşmiş bir düzen yaratmaktadır (Erzen, 2005).

Sinan'ın örtü elemanı olarak kubbeyi büyük bir ustalıkla kullanması mekan ve dış kütle kompozisyonlarının sağlanmasında etkili olmuştur. Giderek kalabalıklaşan mahallelerde, simgesel bir önemi olan kubbeli örtünün görünebilirliğini sağlamak için yapıların duvarlarını yükseltmek gerekmiştir. Böylece birçok kubbeden oluşan bir silüetin yerini, merkezi kubbenin egemen olduğu bir görünüm almaya başlamış, böylece örtü sisteminin alt kısımları diğer binalar tarafından görüşe kapatıldığında tek kubbenin sade görünüşü yeterince anıtsallık içerebilmiştir. (Erzen, 2005).

3- Eserlerini kent ana ulaşımına bağlayışı: İstanbul'da kent merkezinde Topkapı Sarayı ve Süleymaniye çevrelerinde bütün araziler dolduğu için kadınlar tarafından ısmarlanan büyük yapılar kentin daha dış yörelerinde yaptırılmıştır. Bu nedenle Sultan Süleyman'ın kızı Mihrimah Sultan, cami ve külliyesini Üsküdar sahilinde yaptırmıştır ve deniz trafiğine hizmet etmektedir. İkinci büyük külliyesi ve camisi Edirnekapı'da inşa edilmiştir ve ticaret yollarına hizmet etmek üzere düzenlenmiştir. III.Murat'ın annesi Nurbanu Sultan'ın yaptırdığı Valide Cami'ne Üsküdar tepelerinde yer seçerek kentin doğu ticaretini desteklemektedir. Amiral Piyale Paşa'nın Kasımpaşa'daki camisi bahriyeye ve tersane işçilerine hizmet eden büyük bir yapıdır (Erzen, 2005). Buradan da anlaşılacağı gibi Sinan, eserlerini kentin ana trafik aksları üzerinde konumlandırarak, kentle bütünleştirmeyi sağlamıştır.

4- Eserlerinin kent kimliğine katkısı: Mimar Sinan yapacağı eserin kentle bağlantısına önem vermiş, böylece eserinin algılanmasını sağlamıştır. Aynı zamanda, eserinin Osmanlı ve Müslüman kenti kimliğindeki yerini de güçlendirmiştir. Edirne İli'nde Selimiye Cami'si çok uzaklardan dört minaresiyle göze çarpar ve bu nedenle Mimar

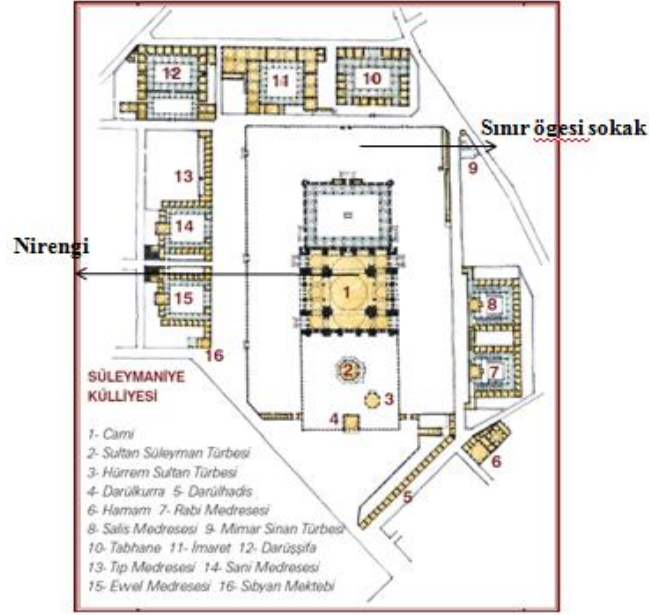
Sinan'ın yer seçiminde kent kimliğini düşünmüş olma olasılığını güçlendirir. Mimar Sinan yapılarının sokak dokusu ile ilişkisi, külliyelerin de mekânsal ve işlevsel olarak uyumu ve bu yapılardaki estetiği ritmik öğelerle kent silüetini bozmadan sağlama çabası, Mimar Sinan'ın açık alanlardaki tasarım prensiplerini oluşturmaktadır.

5- Kentte okunabilirliği sağlama çabası: Daha önceki bölümlerde planıcı, teorisyen ve mimar Kevin Lynch'in çevrenin bilinçli algılanmasını, kentin okunabilirliğini, etkin kentsel doku öğeleriyle ilişkilendirdiğinden ve bu kentsel doku öğelerini; yollar, sınırlar-ayrıntılar, kentsel bölgeler-kesimler, düğüm noktaları, nirengi noktaları-anıtsal öğeler-işaretler olarak gruplandırdığından bahsedilmişti. Mimar Sinan kentin okunabilirliğini, tasarımlarında bulunan çarşılarla, minarelerle ve kent silüetine verdiği önemle sağlamıştır. Çarşı tasarımındaki ölçek ve bunun kentle ilişkisi, hem yapının fonksiyonunu okunabilir kılmış hem de bir nirengi ögesi olarak kent imajına katkı sağlamıştır.

İslam'da namaza çağrışı simgeleyen minare, anıtlamış bir mimarlık ögesidir. Mimar Sinan'ın eserlerini de kapsayan Klasik Osmanlı Mimarisinde minareler de klasik bir özelliğe kavuşmuşlardır. Klasik dönem cami mimarisinde minare, sultan camilerinde yapının iki yanında yükselip denge unsurunu sağlarken, bunun dışındaki camilerde ise birden fazla minare kullanılması geleneğe aykırı olduğundan tek minareli camiler asimetrik bir düzene sahip olmuşlardır (Ülgen, 1993). Mimar Sinan, minarelerinde bu klasik dönem özelliklerini korumakla birlikte, yapının uzaktan algılanabilirliğinde minarelerden faydalanmıştır. Bu hem nirengi olarak minarenin ve yapının kentteki algısını güçlendirmiş, hem de kentin İslam kimliğine de vurgu yapmıştır. İşlevsel öğelerin özellikle vurgulandığı ve dini yapının çevreye egemenliğinin öngörüldüğü cami, öncelikle etkileyici cüssesi ile göze çarpmakta ve kalabalık bir kentte yer aldığı zamanda onun varlığını kent silüeti üstünde yükselen minareler belli etmektedir.

6- Kentte süreklilik oluşturma çabası ve bu amaçla farklı faaliyetleri birlikte kullanma becerisi: Mimar Sinan'ın kalfalık eserim diye bahsettiği Kanuni Sultan Süleyman tarafından yaptırılan Süleymaniye Külliyesi; cami, medrese, kervansaray, çarşı, hamam, türbe ve çeşme gibi yapıların bir arada planlanmasıyla meydana gelmiştir.

Çarşı, büyük avlunun batısında, sokağın bir başından ötekine kadar uzanan dükkânlardan oluşmaktadır ve 36 gözdür. Dükkânlar Sübyan mektebi ile Evvel ve Sani medreselerinin altını doldurur. Büyük avlunun doğusunda ise, avlu düzeyinden bir kat aşağıda kuzeyden güneye uzayan sokak, gerçekte üzerinde karşılıklı dükkânların yer aldığı Bakırcılar Arastası'dır. Külliye şehrin tepelerinden biri üzerine kurulmuş, arazinin eğimine rağmen yapılar dik açılı bir düzen içinde planlanmışlardır. Külliye'nin böyle bir tepede inşası ile algılanabilirliği güçlenmiştir. Cami külliye'nin merkezini oluşturur. Diğer yapılar, caminin kuzeybatı-güneydoğu köşe üçgenlerinde sıralanırlar. Caminin etrafını, pencereless bir avlu duvarı çevrelemekte, türbeler ve bir kenarı avlunun güney duvarına dayalı tek kubbeli türbedar odası, kareye yakın ve cami ile aynı hacimde olan arka avluda yer almaktadır. Diğer yapılar, birer sokakla camiden ayrılmışlardır (Tokay, 1994).

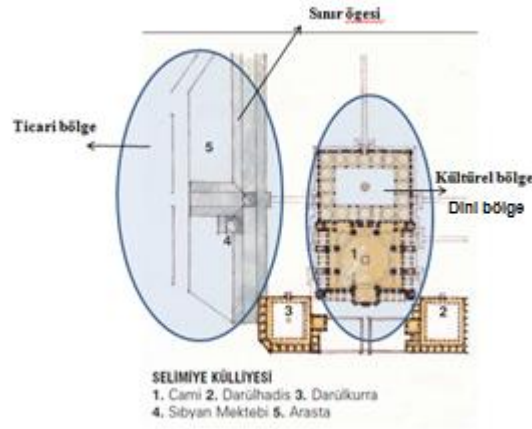


Kaynak : <http://guncelrestorasyonlar.blogspot.com> E.T: 20.04.2013

Şekil 5.1: Süleymaniye Külliyesi'nde Sınır Görevini Üstlenen Sokak ve Camiden Ayrılan Külliye Bölümleri

Mimar Sinan'ın Süleymaniye Külliyesi'nde görülen, yapılara çarşı veya arasta ile girmek ya da yapıların çevresinde çarşılar tasarlamak gelişigüzel bir planlama değildir. Bu çarşı veya arastaları kültürel önemi olan cami, türbe ve medreseler gibi dini ve eğitim

amaçlı alanların yakınında veya girişinde tasarlamıştır. Adeta kent halkını bu daha özel alana davet eden bir karşılama mekânı ve doğal bir süreklilik düşünülmüştür. Yapıların girişinde bulunan çarşı veya arastalar sadece ticaret yapılan bir alan olmayıp, aynı zamanda yapıya ev sahipliği yaparlar. Ayrıca bu çarşı ve arastalar gerek cami gerekse medrese binalarıyla mekânsal ve işlevsel olarak ayrılıp, bir sınır-ayırıcı görevi de üstlenmektedirler. Süleymaniye Külliyesi örneğinde diğer yapıların bir sokakla camiden ayrılması kentsel tasarımda vurgulanacak ögenin, yani öne çıkarılacak ögenin güçlendirilmesi olarak düşünülebilir. Aynı zamanda külliyenin sınırlarını net olarak çizmiş, bunu da çevreleyen yollarla sağlamıştır. Kent ölçeğinde bu tasarımı sokak dokusundan kendisini ticari bölge (alış-veriş bölgesi) olarak ayırarak dini bir bölge olan cami (dini tesis) bölgesine geçişi sağlamıştır.



Kaynak : <http://guncelrestorasyonlar.blogspot.com> E.T: 20.04.2013

Şekil 5.2: Ticari ve dini bölge olarak Süleymaniye Külliyesi'ni iki bölgeye ayıran arasta

7- Yapıların görsel etki oluşturma çabası: Süleymaniye dört bir yönde çevresi ile ilişki kurmaktadır. Limana girişteki görüntüye doğu cephesi hâkimdir; batıdan yaklaşıldığında medreseler arasındaki geçitin caminin yan girişi ile aynı çizgide olduğu görülmektedir. Güneyde ise mezarlığın duvarları sınırı oluşturmaktadır. Külliye yapılarının merkezden çevreye yayılan radyal dağılımı külliye çevreye sıkı sıkıya bağlamaktadır. Avlu revaklarının ve çevre yapılarının kubbeleri görsel bir doku

oluşturdukları kadar, çoğul bütünlüğün bir simgesidirler ve merkezi kubbenin yankılarını oluşturmaktadırlar. İslam estetiğinin önemli bir niteliği olan öğelerin yinelenmesi, burada girişlerin, patikaların, kubbelerin yinelenmesi ile kent ölçeğine uyarlanmıştır (Erzen, 2005).

8- Araziye uyumlu tasarım geliştirme eğilimi: Sinan arazi eğimlerini de bir engel olarak görmeyip tasarıma katkıda bulunan bir unsur haline getirerek, yerleşme düzenine yenilikler getirmiştir. Topoğrafyanın doğal eğimi kullanılarak tasarlanan en ilginç mekânlardan biri Süleymaniye külliyesinin doğu tarafındaki medreselerdir. Burada medrese odaları planda bir kare oluşturmakla birlikte, aslında hepsi birbirinden seviye olarak farklıdır (Erzen, 2005). Bu örnek çok dikkat çekici olmakla birlikte; Edirne Selimiye Camisi'nde doğal eğime hiç dokunmadan hatta bu doğal eğime davet edici bir anlam yüklenerek bir tasarıma gidilmiştir. Yapının arasta bölümüne, eğimi kullanarak teraslama yapılmış bir rekreasyon alanından girilmektedir.

5.2.2. Edirne Tarihi Kent Merkezindeki Uygulamaları

Mimar Sinan'ın yapılarını inşa ederken dikkat ettiği öğeler ve buna bağlı olarak açık alanlardaki tasarım düşünceleri Edirne tarihi kent merkezinde incelendiğinde; öncelikle Mimar Sinan'ın ustalık eserim diye bahsettiği Selimiye Külliyesi caminin yanı sıra medrese, arasta, hamam, türbe, imaret gibi birçok binadan oluşan ve külliye denen yapılar topluluğu ile karşılaşılır. Kapalı arasta cami dış avlusunun batı duvarı önünde bir baştan öbürüne uzayan yaklaşık 225 metre uzunluğundaki ana kol ile buna dik kısa bir koldan meydana gelir. İçinde 120 dükkan barındıran çarşının 4 kapısı bulunur (Anonim 10).

Mimar Sinan Selimiye Cami'sine girişine bir arasta tasarlayarak caminin kentliler tarafından algılanmasını güçlendirmiştir. Burada arasta gelen misafirlere girişte ev sahipliği yaptığı gibi sınırlayıcı bir eleman görevini de üstlenmiştir. Ayrıca kentsel ölçekte bu arasta kültürel bölge ve ticari bölge olmak üzere yapı ve çevresinin okunaklılığını artırır.

Selimiye Cami'nin minareleri kente gelenleri daha kentin girişinde karşılar. Ana yönlerden bakıldığında sadece 2 minare görülmektedir. Selimiye'deki kubbenin egemen olduğu bir kütle kompozisyonunda Sinan'ın eğiliminin tek kubbeli ve dört kuleli bir yapı tasarımı yapıp kent silüetinde ahengi yaratmak olduğu düşünülmektedir.

Sinan'ın kubbeli strüktürde aradığı da kubbenin simgeselliğini yapının simgeselliğine dönüştüren ideal biçimi gerçekleştirmektir. Sinan'ın Selimiye'de kubbe ve minarelerin yapı ile bağlantılarında oluşturduğu ahenk, camiye kentin tacı yapmak, kenti de kültürel mirasın başkentlerinden biri yapmak çabasıdır. Kentleri kent yapan simgeleridir ve bu simgeler kente kimlik verir. Selimiye de bu açıdan Edirne'nin simgesi ve Edirne kent kimliğinin en temel ögesidir. Böylece Edirne'nin bir Osmanlı, Müslüman ve kültür kenti olduğunu tanımlamaktadır.

5.3. Edirne İli'nde Bulunan Kent Merkezinin Çalışma Alanı Olarak Seçilme Nedenleri

Selimiye Cami ve önündeki yeşil alan, Eski Cami, Ali Paşa Çarşısı, Ali Paşa Çarşısı Önündeki Trafiğe Kapalı Yaya Yolu, Bedesten, Üç Şerefeli Cami'yi kapsayan çalışma alanı, Edirne'nin batısında, Kaleiçi mevkiinde yer almaktadır. Tarihi dokuların katmanlaşmış olduğu bu bölge kentte odak noktası durumundadır. Tarihi zenginliği nedeniyle bu bölge turizmin de odağı olmuştur. Burası ticari açıdan da kentin en canlı bölgesidir. Ali Paşa Çarşısı önündeki trafiğe kapatılmış olan Saraçlar Caddesi ticari alanların yoğun olarak bulunduğu bir ticaret merkezidir. Çalışma alanı, kentin yaya yoğunluğunun en yüksek olduğu tarihi kent merkezidir.

Tarihi kent merkezi gerek yurt içi, gerekse sınır kenti olması açısından yurt dışından birçok turiste ev sahipliği yapmaktadır. Bu tarihi kent merkezi ise olabildiğince geniş bir kitleye hitap etmeli ve herkes tarafından kullanılabilen uyum ve özellikte bir merkez olmalıdır. Bu bağlamda tarihi kent merkezinde yaşlıların, çocukların, yabancı ülkelerden ziyaret maksadıyla gelmiş turistlerin, sınırlı yürüme yeteneği olanların,

görme engellilerin, kısmi görme engellilerin, tekerlekli sandalye kullanıcılarının, işitme engellilerin kısacası herkesin özgürce gezmesi gerekmektedir.

Herkes için tasarım ilkelerini uygulamada kentsel ve mimari ölçekte incelenmek mümkündür. Kentsel Ölçek; engeller, işaretlendirme, kent mobilyaları, patikalar, yol kenarı rampaları, yaya geçişleri ve otopark olanaklarını, Mimari Ölçek ise; rampa, asansör, merdiven, korkuluk ve geçiş holü, kapı, koridor ve tuvaletleri içerir. Çalışma alanı tarihi bir merkez olduğu için yapılar mimari ölçekte, bu yapılar arasında kalan kentsel çevre de kentsel ölçekte incelenmiştir. Yapıların ve çevrenin tarihsel özellikleri ve koruma gerekliliği çevrenin ve yapıların özgünlüğünü bozmayacak çözümlerin aranmasını gerektirmiştir.

Çalışma alanının tarihi bir merkez olarak seçilmesindeki ana amaç, böyle özellikli alanlarda herkesin kullanım ve erişim hakkının kısıtlanmadan, çevrenin tarihsel niteliklerine saygı göstererek gerçekleştirilebilecek tasarım olanaklarının araştırılmasıdır.

5.4. Örnek Alan Çalışmasının Yapıldığı Edirne ve Tarihi Kent Merkezindeki Kentsel Ögeler

Genelde insanların içinde buldukları mekânı algılayabilmesinde etkin olan kentsel doku ögeleri, kentsel bölgeler, sınırlar, anıtsal ögeler, düğüm noktaları, işaretler ve yollardır. Etkin kentsel doku ögeleri, yerleşmenin büyüklüğüne bağlı olarak, merkez meydanları, ana ulaşım aksları, bölgeleri ayıran yeşil alanlar, su yolları vb. olarak sıralanabilir (Giritlioğlu, 1998). Buradan hareketle Edirne tarihi kent merkezindeki kentsel mekân ögeleri, Kevin Lynch'in tanımladığı 5 ana eleman üzerinden incelenmiştir. Bu ana ögeler;

Yollar: Diğer şehir elemanlarını birbirine bağlayan ulaşımı sürekli kılan sirkülasyon ağı olarak tanımlanabilirler.

Sınırlar: Lineer özellikleri bakımından dikkat çeken ve genellikle kente ait diğer fiziksel mekanları dağ, deniz ve göl gibi doğal sınırlayıcılarla çerçeveleyen öğelerdir.

Bölgeler: Bireylerin fiziksel sınırlarını zihinlerinde şekillendirdikleri, içinde bulduklarında yer aldıkları alanı hissettikleri geniş kent bölümleri ve alanlarıdır.

Düğüm Noktaları: Yolların veya kavşakların kesiştiği kentin odaklayıcı stratejik noktalarıdır.

Nirengi Noktaları: Kentteki farklılaşmış, kendini kent dokusundan ayırarak dikkat çekici özellik kazanmış nesnelere ve yapılardır (Ülkeryıldız, vd. 2009).

Bu öğelerin karakteristik mekansal nitelikleri, o kentin tanınmasında ve algılanmasında rol oynar. Mekan içinde etkin bir şekilde ortaya çıkan bu öğeler tüm şehir sakinleri tarafından tanınır, bilinir (Aydemir, 2004).

Bu bağlamda çalışma alanının yapıldığı Edirne İli'nde bulunan tarihi kent merkezinin kentsel doku öğeleri aşağıdaki gibi incelenebilir:

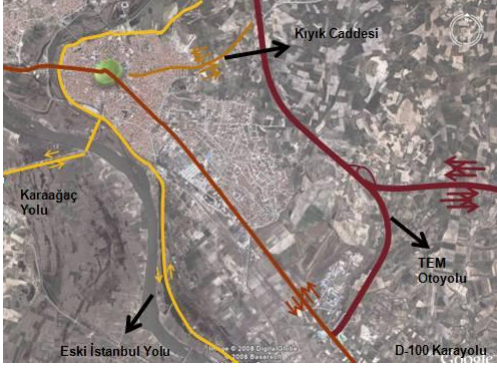
5.4.1 Yollar

Yol bağlantıları gözleyicinin üzerinde hareket ettiği veya gezebildiği sokak, gezi yolu, demiryolu ve kanal gibi öğelerdir. Kent bu öğeler çevresinde diğer çevre öğeleri ile düzen ve ilişki kazanır.

Londra asfaltı, Talatpaşa Caddesi, Saraçlar Caddesi, Hükümet Caddesi ve Kıyık Caddesi Edirne'deki tarihi kent merkezinde yer alan ana ulaşım akslarıdır. Ayrıca kentin güneyinden geçen demiryolu hattı da bağlantılar arasında sayılabilir.

Edirne tarihi kent merkezine TEM otoyolu üzerinden Kıyık Caddesi'ne veya D100 Karayolu'na bağlanarak ulaşılmaktadır. Eski İstanbul yolu ve Karaağaç Yolu

tarihi kent merkezini çevreler. Ali Paşa Çarşısı doğrultusunda uzanan Saraçlar Caddesi yayalaştırılmış bir ulaşım aksı olup, Bedesten ve Ali Paşa çarşısındaki yollar yaya yollarıdır. Selimiye Cami önünde ziyaretçiyi Selimiye'ye ulaştıran, teraslama yapılarak tasarlanan yollarda yaya yollarıdır. Eski cami, Selimiye Cami ve Üç Şerefeli Cami arasındaki D100 Karayolu'na bağlanan ana ulaşım aksı taşıt yoludur.



Şekil 5.3: Edirne Kent Merkezinin TEM Otoyolu ve D100 karayolu ile bağlantısı



Şekil 5.4: Edirne Kent Merkezinin Eski İstanbul Yolu otoyolu ile bağlantısı



Şekil 5.5: Edirne Kent Merkezindeki yaya ve taşıt yolları (sarı:taşıt, turuncu:yaya)

5.4.2 Sınırlar-Ayrıtlar

Sınırlar iki bölgeyi ayıran veya bu bölgeler arasında geçişi sağlayan doğal veya yapay bir takım öğelerdir. Edirne'de ise Meriç ve Tunca Nehirleri kent merkezi sınırlarından geçen önemli doğal sınırlardır.

Yerleşim formunu oluşturan doluluklar, kapalı mekânlar, sokakların

şekillendirdiği sınırlar, şehrin kamusal alanlarından yarı kamusal alanlarına kademeli geçişler sağlamaktadırlar (Erdönmez vd. 2005).

Buna göre Edine tarihi kent merkezinde genel anlamda doğal sınırlar olarak Meriç ve Tunca nehirleri sınır kabul edilebileceği gibi; yaya ve taşıt yolları, Selimiye Camisi önündeki rekreasyon alanı, Selimiye Camisi girişindeki arasta, yapı girişlerinde bulunan merdiven veya korkuluklar, otoparklar, bilgi ve yön tabelaları, yönlendirmeler, kaldırımlar, kentsel donatı elemanları, sınır elemanı görevini üstlenmektedir.



Şekil 5.6: Kentin sınırlayıcı elemanı olan Meriç ve Tunca Nehirleri ile sınır görevi üstlenen yollar

Bölgenin kuzeyi olarak tanımlayabileceğimiz şekilde belirtilen bölge, Sokullu Hamamı, Makedonya Kulesi, Tümen Komutanlığı, Üç Şerefeli Cami gibi birçok tarihi değer taşıyan tescilli yapı bulunmaktadır. Bu yapılardan gelen işlevler dışında bölgenin neredeyse tamamı konut özelliği göstermektedir. Kamu yapılarının varlığı nedeniyle hizmet sektörü de bu alanda yer alırken, Makedonya Kulesi'nin batısında kalan alanda ise ticaret fonksiyonunun varlığı gözlemlenmektedir. Bu bölgeyi konut yoğunluklu bölge olarak adlandırabiliriz.



Şekil 5.9: Edirne Selimiye Cami ve Çevresinin Fonksiyon Açısından İncelenmesi

Selimiye Cami ve çevresini kapsayan bu bölgede yapı yoğunluğu azdır. Dini tesis olan Selimiye Cami nedeniyle bölgeyi dini faaliyet bölgesi olarak adlandırabiliriz.



Şekil 5.10: Edirne Kent Merkezinin Güneyinin Fonksiyon Açısından İncelenmesi

Bölgenin güneyi olarak adlandırılabilen bölgede ise, Ali Paşa Çarşısı, Bedesten, Eski Cami, Kervansaray gibi tarihi yapılar ve yeni yapılan iş merkezleri yer almaktadır. Bölge tamamen ticaret yoğunluklu bir bölge olduğundan dolayı, ticaret bölgesi olarak adlandırılabilir.



Şekil 5.11: Edirne Kent Merkezindeki Yeşil Alanların İncelenmesi

Bölgenin kuzeyini kapsayan konut yerleşimi ağırlıklı bir alan olan 1. bölgede Eski Cami ve Tümen Komutanlığı gibi yapıların kendi pasif yeşil alanları yer almaktadır. Ayrıca bazı yapı adalarının arasında konut bölgelerinin kendilerine ait özel yeşil alanları da görülmektedir. 2. bölgede ise Selimiye Cami'nin parkı yer aldığından burası bütün bölgenin yeşil açısından en yoğun olduğu bölgedir. 3. bölgede ise bölgenin kuzeyinde ve doğusunda birer park dışında ufak refüjler mevcuttur. Bu bölgede yeşil alan yoğunluğu oldukça azdır.

Sonuç olarak Edirne tarihi kent merkezindeki konut yoğunluklu bölgede, ticaret yoğunluklu bölgede, dini faaliyet bölgesi de içerisinde birçok tarihi değer taşıyan tescilli yapı barındırmaktadır. Ticaret faaliyetlerinin günümüzde de yürütüldüğü Ali Paşa Çarşısı, Bedesten, Selimiye önündeki Selimiye Arastası tarihi değer taşıyan tescilli yapılarıdır. Konut bölgesi olarak adlandırılan bölgede ise birçok konut yine geçmişten günümüze varlığını sürdürebilen tescilli yapılar arasındadır.

5.4.4 Dügüm Noktaları

Yolların ve kavşakların kesiştiği kentin stratejik odak noktası olan düğüm noktaları Edirne tarihi kent merkezinde aşağıdaki şekilde işaretlenmiştir. Ayrıca bölgedeki otobüs durakları, toplanılan meydan gibi yerler de düğüm noktaları olarak adlandırılabilir.



Şekil 5.12: Edirne Kent Merkezindeki Dügüm Noktalarının İncelenmesi

5.4.5. Nirengi Noktaları

Nirengi noktaları bağlantıların kesişme noktası olarak tanımlanabileceği gibi, bölgelerin yoğun aktivite merkezi olarak da tanımlanabilir. Edirne’de nirengi sayılabilecek en güçlü öğeler çarşılar, hamamlar, köprüler ve aynı zamanda kentin referansları olan yani her yönden görülerek birçok öge arasından seçilebilen camilerdir. Kent merkezindeki nirengi noktaları ise aşağıdaki şekilde kırmızı lejant ile belirtilmiştir. Bunlar; Selimiye Cami, Eski Cami, Üç Şerefeli Cami, Bedesten, Ali Paşa Çarşısı, Kervansaray, Eski Ziraat Bankası Binası, Sokullu Hamamı, Makedonya Kulesi, Tümen Komutanlığı gibi yapılardır. Bu yapılar tarihi kent merkezinde dikkat çekici özellik kazanmış yapılardır.



Şekil 5.13: Edirne Kent Merkezindeki Nirengi Noktalarının İncelenmesi

5.5. Çalışma Alanının Kent Ölçeğinde İrdelenmesi

Erişilebilirlik, tarihi kent merkezinde yaşayan bütün bireylerin ve tarihi merkezi ziyaret maksadıyla gelen yerli veya yabancı turistlerin, kentin tarihi dokusunun tümüne ulaşım, gezebilmesidir. Bu durum kenti paylaşan ve kente ziyarete gelmiş turistlerin en doğal hakkıdır. Erişilebilirlik tarihi kent merkezinin bütününde kesintisiz olarak sağlanmalıdır.

Bu bağlamda Edirne tarihi kent merkezinde yukarıda incelenen kentsel doku öğeleri, herkes için tasarım ilkeleri ile ilişkilendirilerek, tasarımda göz önünde bulundurulması gerekli detaylar analiz edilmiştir. (Tablo 5.1)

KENTSEL DOKU ÖGELERİ	TASARIMDA DİKKAT EDİLECEK KENTSEL ÖGELERİN ALT BİLEŞENLERİ	UYGULANMASI GEREKEN HERKES İÇİN TASARIM İLKELERİ
YOLLAR <ul style="list-style-type: none"> • Araç Yolu • Yaya Yolu 	<ul style="list-style-type: none"> • Kaldırım genişliği • Yaya güzergahı devamlılığı • Yaya geçitleri • Klavuz izler , sesli ikazlar • Kent mobilyalarının konumları • Otoparklar • Yönlendirme, bilgilendirme • Yüzey kaplamaları • Aydınlatma • Toplu taşıma araçlarının kullanımı • Kaldırım rampaları, eğimi, güvenilirliği • Hissedilebilir kaldırım kenarı çıkıntıları • Korkuluk ve trabzanlar • Yaya yolu genişliği 	<ul style="list-style-type: none"> • Eşit kullanım • Kullanımda esneklik • Algılanabilir bilgilendirme • Tasarımda hata payı • Düşük fiziksel güç harcanması
SINIRLAR <ul style="list-style-type: none"> • Doğal sınırlar • Yapay sınırlar 	<ul style="list-style-type: none"> • Kaldırım rampaları • Rampaların eğimi ve güvenliği • Yaya yolu yüzey kaplaması • Sesli ikaz • Hissedilebilir yüzey kaplamaları • İşaret ve işaretlemeler • Korkuluk ve trabzan kullanımı • Bilgi panoları • Klavuz iz ve yön değiştirme • Aydınlatma elemanlarının konumu • Yol kenarlarında bulunan bitkilendirme ve hissedilebilir peyzaj düzenlemesi • Uyarı ve bilgilendirme yüzeyleri 	<ul style="list-style-type: none"> • Eşit kullanım • Kullanımda esneklik • Algılanabilir bilgilendirme • Tasarımda hata payı • Düşük fiziksel güç harcanması
BÖLGELER <ul style="list-style-type: none"> • Konut bölgeleri • Ticaret bölgeleri • Rekreasyon bölgeleri • Dini faaliyet bölgeleri • Eğitim bölgeleri • Tarihi-Turistik bölgeler 	<ul style="list-style-type: none"> • Tüm kullanıcılar için uygun bina girişleri, Klavuz iz ve yönlendirme • Yaya yolu genişliği, sesli ikaz, aydınlatma, bilgi panoları • Yaya yolu yüzey kaplaması • Herkesin kullanımına uygun merdivenler • Dinlenme ve oturma birimleri, gerekli yerlerde asansörler • Kent mobilyalarının herkesin kullanımına uygun olması • Hissedilebilir peyzaj düzenlemeleri ve bitkilendirme • Engelli bireyler için yeterli sayıda otopark • Kamusal dış mekanlarda bulunan tuvaletlerin herkesin kullanımına uygunluğu • Herkesin kullanımına uygun rekreasyon alanı düzenlemeleri 	<ul style="list-style-type: none"> • Eşit kullanım • Kullanımda esneklik • Algılanabilir bilgilendirme • Tasarımda hata payı • Düşük fiziksel güç harcanması • Yaklaşım ve kullanım için boyut ve mekan sağlanması
NİRENGİ NOKTALARI <ul style="list-style-type: none"> • İçine girilebilir ve üçüncü boyutuyla algılanabilir • İçine girilemez , üçüncü boyutuyla algılanabilir 	<ul style="list-style-type: none"> • Girişler • Yaya yolu ile erişilebilirliğin sağlanması • Bilgi panoları (algılamayı arttırmalı) • Aydınlatma • Yaya yolu yüzeyi • Yaya yolu rampası • Yön bulma 	<ul style="list-style-type: none"> • Eşit kullanım • Kullanımda esneklik • Algılanabilir bilgilendirme • Tasarımda hata payı • Düşük fiziksel güç harcanması • Basit ve sezgisel kullanım
DÜĞÜM NOKTALARI <ul style="list-style-type: none"> • Doğrusal • Düzlemsel 	<ul style="list-style-type: none"> • Yaya geçitleri • Kaldırım genişliği • Yüzey kaplamaları • Klavuz iz, yön değiştirme • Korkuluk ve trabzanlar • Uyarı ve bilgilendirme yüzeyleri • Kaldırım rampaları • Kentsel donatılar • Aydınlatma • İşaretler • Durakların erişilebilirliği ve algılanabilirliği • Bilgi panoları (algılamayı arttırmalı) • Taşıt inme-binme yeri 	<ul style="list-style-type: none"> • Eşit kullanım • Kullanımda esneklik • Algılanabilir bilgilendirme • Tasarımda hata payı • Düşük fiziksel güç harcanması • Basit ve sezgisel kullanım
Tablo 5.1:	Tarihi Kent Merkezindeki Kentsel Doku Ögelerinin Herkes için Tasarım	İlkeleriyle İlişkilendirilmesi

Tablodaki, tarihi kent merkezinde yer alan kentsel doku ögeleri incelendiğinde; yollar; araç ve yaya yolu olarak gruplandırılmıştır. Araç yolu olarak gruplandırılan yollar; Selimiye Cami, Eski Cami ve Üç Şerefeli Cami arasını bağlayan yol, Selimiye Cami ve D100 Karayolu bağlantısını sağlayan yol ve Selimiye Cami'sini Kıyık Caddesi'ne bağlayan yoldur. Yaya yolu olarak gruplandırılan yollar ise; Selimiye Cami'sinin arasta girişinde bulunan yeşil alandan arastaya uzanan yol, Bedesten ile Ali Paşa Çarşısı arasındaki yol ve Ali Paşa Çarşısı önündeki trafiğe kapatılmış yaya yoludur. Sınırlar ise; yukarıda bahsedilen araç ve yaya yolları ile tarihi yapı girişlerinde bulunan rampa, merdiven, korkuluk, trabzan gibi ayırıcı ve sınırlayıcı elemanlar ile arasta, çarşı, rekreasyon alanlarıdır. Bunlar kent içinde ve tarihi yapılara yaklaşımda tarihi ve turistik bölge sınır görevi üstlenmektedirler. Bölgeler ise; konut, ticaret, rekreasyon, dini faaliyet ve eğitim bölgeleri olarak gruplandırılmıştır. Tarihi kent merkezinde konut bölgesi çok bulunmamakla birlikte dini faaliyet alanı ve ticaret alanı yoğunlaşmıştır. Ayrıca Selimiye Cami girişinde rekreasyon alanı bulunmakta olup, eğitim alanına rastlanmamıştır. Nirengi noktaları; içine girilebilir ve üçüncü boyutuyla algılanabilir ve içine girilemez ve üçüncü boyutuyla algılanabilir şeklinde gruplandırılmıştır. Edirne tarihi kent merkezinde bulunan nirengi noktaları genellikle içine girilip üçüncü boyutuyla algılanabilir tarihi özellikte nirengilerdir. Düğüm noktaları ise; doğrusal ve düzlemsel olarak gruplandırılmıştır. Doğrusal düğüm noktaları cadde ve sokakların kesişim noktaları olan kavşaklar, düzlemsel düğüm noktaları ise kısa süreli toplanma ve dağılma alanları olan duraklardır.

Tarihi kent merkezinde yapılacak kentsel tasarım çalışmalarında, yukarıda tanımlanan ögelerin herkes için tasarlanabilir olması için, her ögenin alt bileşenleri de mutlaka düşünülmelidir. Bu amaçla her öge için tabloda ikinci sütunda alt bileşenler tanımlanmıştır. Aynı zamanda tablonun üçüncü sütununda da kentsel ögeler ve alt bileşenlerin tasarımında öne çıkan herkes için tasarım prensiplerine de yer verilmiştir. Söz gelimi, tarihi kent merkezinde herkes için tasarımı sağlamak için yaya yollarında kaldırım genişliği, yüzey kaplaması, yaya yolu rampası devamlılığı, klavuz izi, güvenli ve yeterli aydınlatılmış olması; eşit kullanım, kullanımda esneklik, tasarımda hata payı,

algılanabilir bilgilendirme ve düşük fiziksel güç kullanımı ilkeleri bağlamında tasarlanmalıdır.

Yaya yolları ile kaldırımlar, hareket kısıtlılığı yaşayan bireylerin de rahatça hareket edebileceği yüzeyler şeklinde düzenlenmelidir. Yaya sirkülasyonunda süreklilik ve yeterli genişlik sağlanmalıdır. Yaya yolu ve kaldırımlar; dayanıklı, sert ve pürüzsüz yüzeyli olmalı, kaymayan ve parlamayan, yaya hareketini zorlaştırmayan malzeme ile kaplanmalıdır. Yaya yolları görme engelliler tarafından kolay algılanacak doğrultular taşınmalı ve hissedilebilir kaldırım kenarı çıkıntıları tasarlanmalıdır. Yaya yolu kenarında tasarlanan kaldırım rampalarının uygun eğimli ve güvenilir olması gerekmektedir. Araç yolu olarak gruplandırılan yollar da bulunan yaya geçitlerinde ise, uyarı yüzeyleri, sesli ikazlar, klavuz iz ve yön değiştirmeler bulunmalıdır.

Sınır ögeleri olarak adlandırılan cadde ve kavşaklar da ise yaya geçitleri tüm yayalar için güvenilir ve kullanılabilir olmalı, özellikle görme engellilerin ihtiyaçları dikkate alınarak düzenlenmeli, Klavuz izler ve yön değiştirmeler kullanılmalıdır.

Bölgeler olarak adlandırılan konut, ticaret, rekreasyon, dini faaliyet ve eğitim bölgelerinde ise; yukarıda bahsedilen noktalara ek olarak tüm kullanıcılar için uygun bina girişleri tasarlanmalıdır. Bina girişinde bulunan merdiven çözümlerine ek olarak tekerlekli sandalye kullanıcılarına ve hareket kısıtlılığı yaşayan bireylere uygun eğimli ve kullanılabilir rampa tasarlanmalıdır. Özellikle rekreasyon bölgelerinde hissedilebilir peyzaj düzenlemeleri yapılarak herkesin kullanımına uygun hale getirilmelidir. Kent mobilyalarının herkesin kullanımına uygun olmasına dikkat edilmeli ayrıca dinlenme ve oturma birimlerinin kullanılabilirliğine önem verilmelidir. Kamusal dış mekanda bulunan tuvaletlerin herkesin kullanımına uygunluğuna dikkat edilmelidir. Bütün bölgelerde engelliler için yeterli sayıda otopark tasarlanmalı ve bu otoparkların bina girişlerine yakınlığına önem verilmelidir.

Nirengi noktaları olarak adlandırılan içine girilebilir ve üçüncü boyutuyla algılanabilir veya içine girilemez ve üçüncü boyutuyla algılanabilir nirengilerde ise; nirengilerin giriş tasarımları herkes için kullanılabilir olması gerekmektedir. Ayrıca

nirengi noktalarının şehri ziyaret maksadıyla gelen turistler tarafından kolayca algılanabilmesi için bilgi panoları ve yön bulma özelliği önemlidir. Bu nirengilere yaya yolu ile erişilebilirliğin sağlanması gerekmekte ayrıca algılanmasının artırılması için gece aydınlatmasına önem verilmesi gerekmektedir.

Düğüm noktaları olarak adlandırılan doğrusal veya düzlemsel düğüm noktalarında ise; doğrusal düğüm noktası olan kavşaklarda, yaya geçitleri, kaldırım rampaları, yüzey kaplamaları herkesin kullanımına uygun olmalıdır. Düzlemsel düğüm noktaları olan duraklar ise; yardıma ihtiyaç duyulmadan kolay ve engelsiz ulaşılabilir, kolay anlaşılabilir ve belirli uzaklıklardan görülebilir olmalı, yeterli bilgilendirme bulundurulmalı ve güvenli olmalıdır. Bütün bu hususlara dikkat edildiği takdirde, herkes için tasarım ilkelerine uygun gerçekleştirilmiş olacaktır.

5.6. Çalışma Alanının Herkes İçin Tasarım Kriterlerine Göre Değerlendirilmesi

Örnek alan çalışması Edirne Tarihi Kent Merkezinde gerçekleştirilmiştir. Bu tarihi merkezi oluşturan 7 temel noktada (Selimiye Cami, Selimiye Cami Önündeki Yeşil Alan, Eski Cami, Üç Şerefeli Cami, Ali Paşa Çarşısı, Ali Paşa Çarşısı önündeki trafiğe kapalı yaya yolu ve Bedesten) K. Lynch'in tanımladığı kentsel öğelerin (yollar, sınırlar, kentsel bölgeler, düğüm noktaları, nirengi noktaları), alt bileşenleriyle birlikte TS 12576'ya bağlı kalınarak ayrı ayrı herkes için tasarım ilkelerine uygunlukları değerlendirilmiştir. İncelenen eleman herkes için tasarım ilkelerine uygun ise 1, uygun değilse 0, kısmen uygun ise 0,5 puan ile değerlendirilmiştir. Bu değerlendirme Tablo 5.2'de görülmektedir.

		Selimiye Cami	Selimiye Önü Yeşil Alan	Eski Cami	Üç Şerefeli Cami	Ali Paşa Çarşısı	Ali Paşa Çarşısı Önü	Bedesten
YOLLAR İLE İLGİLİ SORUNLAR								
Alana Giriş Noktaları (Mekânın sadece bir erişim noktası var ise bu bölümü atlayabilirsiniz.)								
		0 1 0.5	0 1 0.5	0 1 0.5	0 1 0.5	0 1 0.5	0 1 0.5	0 1 0.5
1	Mekâna sadece bir adet yaya erişim noktasından erişilebilirlik	X	X	X		X	X	X
2	Birden fazla yaya erişim noktasına erişilebilirlik	X	X	X		X	X	X
3	Bütün temel erişim noktalarına erişilebilirlik	X	X	X		X	X	X
Park								
1	Yeterli sayıda park alanı bulunması	X	X	X	X	X		X
2	Güzergâhların park etmiş olan araçların arkasından geçmemesi	X	X	X	X	X		X
3	Farklı kullanıcı grupları için park önceliğine göre girişe yakınlık	X	X	X	X	X		X
Yaya yolları								
1	Faaliyet alanlarına ve girişlere yol boyunca erişilebilirlik	X	X	X	X	X	X	X
2	Her tesise merdiven olmaksızın devam eden yollar ile erişilebilirlik	X	X	X	X	X	X	X
3	Faaliyet alanlarına ve girişlere farklı kullanıcı grupları için alternatif erişim seçenekleri sunulması	X	X	X	X	X	X	X

		Selimiye Cami	Selimiye Önü Yeşil Alan	Eski Cami	Üç Şerefeli Cami	Ali Paşa Çarşısı	Ali Paşa Çarşısı Önü	Bedesten
		0 1 0.5	0 1 0.5	0 1 0.5	0 1 0.5	0 1 0.5	0 1 0.5	0 1 0.5
Kolaylaştırıcı Öğeler (çeşmeler, telefon kulübesi, çöp kutuları vb.)								
1	Kolaylaştırıcı öğelerin erişilebilirliği	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
2	Kolaylaştırıcı öğelerin değişik yüksekliklerde yada ayarlanabilir olmaları	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
3	Kolaylaştırıcı öğelerin gruplandırılıp, uygun bir yerde konumlandırılması	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Yürüyüş Yüzeyleri								
1	Yürüyüş yüzeylerinin sabit, sağlam, kaymayan, düşme tehlikesi olmayan şekilde yapılmış olması	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
2	Yürüyüş yüzeylerinin su birikmeyecek şekilde yapılması	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
3	Yürüyüş yüzeylerinde yönlendirme işaretlerinin bulunması	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
NİRENGİLER VE YAKIN ÇEVRESİ İLE İLGİLİ SORUNLAR								
Giriş								
1	Kapı genişliklerinin, açılma mesafelerinin uygunluğu ve kolay açılabilirliği	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
2	Bütün girişlerin erişilebilirliği	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
3	Ana girişlerin otomatik açılabilir oluşu	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

		Selimiye Cami	Selimiye Önü Yeşil Alan	Eski Cami	Üç Şerefeli Cami	Ali Paşa Çarşısı	Ali Paşa Çarşısı Önü	Bedesten																				
		0 1 0.5	0 1 0.5	0 1 0.5	0 1 0.5	0 1 0.5	0 1 0.5	0 1 0.5																				
Karşılama Alanı																												
1	Yön bulma bilgilerinin görsel, işitsel ve dokunsal olarak sağlanmış olması	X			X			X			X			X			X			X			X			X		
2	Beklemek zorunda olan insanlar için oturma yerlerinin oluşu	X				X			X			X			X			X			X			X			X	
3	Tuvalet yada telefon , çöp kutusu gibi olanaklara rahat erişim	X					X			X			X			X			X			X			X			X
Kapılar																												
1	Erişim güzergahındaki kapıların yeterli genişlikte oluşu, manevra kabiliyeti ve kolay açılabilirliği		X						X						X						X						X	
2	Bina ve tesisin bütün kapıların erişilebilirliği	X								X	X					X												X
3	Ana girişlerde otomatik kapıların bulunması	X						X			X			X						X						X		
SINIR ÖGELERİ VE GÜVENLİK SAĞLAYAN ÖGELER İLE İLGİLİ SORUNLAR																												
Bilgi ve Yön Tabelaları																												
1	Yön tabelalarında büyük, orantılı, açık ve okunması kolay yazı tipleri seçilmesi	X			X			X					X	X			X			X			X			X		
2	Belirgin ve önemli yerlerdeki yön tabelalarının iyi aydınlatılması ve işe yarar olması	X			X			X			X			X			X			X			X			X		
3	Tabelaların semboller ve farklı dil seçenekleri içermesi	X			X				X		X			X			X			X			X			X		

		Selimiye Cami	Selimiye Önü Yeşil Alan	Eski Cami	Üç Şerefeli Cami	Ali Paşa Çarşısı	Ali Paşa Çarşısı Önü	Bedesten
		0 1 0.5	0 1 0.5	0 1 0.5	0 1 0.5	0 1 0.5	0 1 0.5	0 1 0.5
Güvenlik Sistemleri								
1	Güvenlik sisteminin mevcut oluşu	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
2	Kritik yerlerde acil haberleşme cihazlarının bulunması	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
3	Bina girişinin doğrudan yada kamera ile izlenebilmesi	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
4	Aydınlatma	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Acil Alarm Sistemleri								
1	Kontrol düğmelerinin erişilebilir ve kapalı yada açık elle bile müdahale edilebilir oluşu, tekerlekli sandalye ile erişilebilirliği, hem sesli hem de görsel uyarı seçeneklerinin oluşu	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
2	Tüm uzak alanlarda iki yönlü acil iletişim bulunması	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
3	Sistemin kullanıcıları bina tahliyesi sırasında güvenli yerlere yönlendirebilir oluşu	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Genel Rehberlik ve Yönlendirme Sistemleri								
1	Destekli dinleme sistemlerinin varlığı (gerektiğinde yardım edebilen,yönlendirebilen,çağrı merkezi gibi)	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
2	Sesli ve görsel modları ile yönlendirme	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
3	Mevcut bilgilere farklı hizmet seçenekleri ile erişim(WiFi, broşür ...vb)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

		Selimiye Cami	Selimiye Önü Yeşil Alan	Eski Cami	Üç Şerefeli Cami	Ali Paşa Çarşısı	Ali Paşa Çarşısı Önü	Bedesten
		0 1 0.5	0 1 0.5	0 1 0.5	0 1 0.5	0 1 0.5	0 1 0.5	0 1 0.5
BÖLGELER (AÇIK ALANLARDAKİ FAALİYETLER) İLE İLGİLİ SORUNLAR								
Dış Mekan Faaliyetleri								
1	Tüm tesislere erişilebilir yaya yollarıyla ulaşım	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
2	Uzun süre kalan insanlar için oturma yerlerinin varlığı	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
3	Aşırı güneş ve şiddetli yağıştan insanların korunması	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Sergi Mekanları								
1	Erişilebilir yürüyüş yollarının, alternatif açıklayıcı görsel bigi sistemlerinin, sesli-görsel sunumların, erişilebilir yükseklik ve mesafelerde interaktif cihazların varlığı	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
2	Sergi boyunca değişik yerlerde oturma alanlarının varlığı	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
3	Büyük sergilerde bilgilerin aktarılması için farklı dil seçenekleri sunulması	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Umumi Tuvaletler								
1	Kapıların, dolaşım alanlarının, aksesuarların ve tutunma barlarının uygunluğu	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
2	Tesisatların ve tutunma barlarının farklı ihtiyaçlara uygunluğu	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
3	Kadın tuvaletlerinde oturaklı tuvaletlerin bulunması	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

		Selimiye Cami	SelimiyeÖnü Yeşil Alan	Eski Cami	Üç Şerefeli Cami	Ali Paşa Çarşısı	Ali Paşa Çarşısı Önü	Bedesten
DÜĞÜM NOKTALARI İLE İLGİLİ SORUNLAR								
Yolcu İndirme-Bindirme Alanları								
		0 1 0.5	0 1 0.5	0 1 0.5	0 1 0.5	0 1 0.5	0 1 0.5	0 1 ##
1	Bir adet erişilebilir indirme-bindirme alanı	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
2	İndirme-Bindirme alanının ana girişe bitişik olması	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
3	İndirme-Bindirme alanının hava koşullarına karşı koruma durumu	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	0:	Yok						
	1:	Var						
	0,5:	Kısmen Var						

Tablo 5.2: Çalışma Alanındaki Kentsel Tasarım Elemanlarının Herkes İçin Tasarım İlkelerine Göre Değerlendirilmesi

Tablo 5.2’de gözlem ve inceleme yapılan 7 nokta sırasıyla; Selimiye Cami, Selimiye Cami Önündeki Yeşil Alan, Eski Cami, Üç Şerefeli Cami, Ali Paşa Çarşısı, Ali Paşa Çarşısı Önündeki Trafığe kapalı Yaya Yolu (Saraçlar Caddesi) ve Bedesten’dir. Bu noktalardaki sorunlar; yollar ile ilgili sorunlar, nirengiler ve yakın çevresi ile ilgili sorunlar, sınır ögeleri ve güvenlik sağlayan ögeler ile ilgili sorunlar, bölgeler (açık alandaki faaliyetler) ile ilgili sorunlar, düğüm noktaları ile ilgili sorunlar olarak gruplandırılmıştır. Yollar ile ilgili sorunlar; alana giriş noktaları, park, yaya yolları, kolaylaştırıcı ögeler (çeşmeler, telefon kulübesi, çöp kutuları vb.) ve yürüyüş yüzeyleri alt başlıklarında incelenmiştir. Nirengiler ve yakın çevresi ile ilgili sorunlar; giriş, karşılama alanı ve kapılar olarak incelenmiştir. Sınır ögeleri ve güvenlik sağlayan ögeler ile ilgili sorunlar; bilgi ve yön tabelaları, güvenlik sistemleri, acil alarm sistemleri ve genel rehberlik ve yönlendirme sistemleri olarak incelenmiştir. Bölgeler (açık alanlardaki faaliyetler) ile ilgili sorunlar; dış mekân faaliyetleri, sergi mekanları ve umumi tuvaletler olarak incelenmiştir. Düğüm noktaları ile ilgili sorunlar; yolcu indirme bindirme alanları olarak incelenmiştir.

5.6.1. Tarihi Kent Merkezinde Kentsel Tasarım Elemanlarının Herkes İçin Tasarım İlkelerine Göre Değerlendirilmesi

Kentsel ögelerin herkes için tasarıma uygunluğu, Tarihi Kent Merkezini oluşturan 7 temel noktada aşağıdaki gibi değerlendirilmiştir:

5.6.1.1. Selimiye Cami

Yollar İle İlgili Sorunlar: Selimiye Cami Edirne Tarihi Kent Merkezini oluşturan ilk inceleme noktasıdır. Bu alanda yerinde yapılan gözlemler incelendiğinde birden fazla noktadan yaya erişimi uygun olmakla birlikte, bunlardan sadece birinde erişilebilir bir tasarım mevcuttur. Bu nedenle bütün temel erişim noktaları erişilebilir değildir. Selimiye Camisi’nde yeterli araç park alanı bulunmakta ve yapıya yaklaşımın

park etmiş araçlar arasından verilmeyişi uygun olarak değerlendirilmektedir. Ancak farklı kullanıcı gruplarına park önceliği tanınmamış olması herkes için tasarıma uygun bulunmamıştır. Alanda yaya yollarının kesintisiz erişimi sağlayamaması kısmen uygun olarak değerlendirilmiş, düzayak merdivensiz erişim olmaması ise uygun olmayan bir tasarım olarak gözlenmiştir. Yapıya girişin herkes için uygun olmadığı bazı kullanıcı grupları göz ardı edildiği için kısmen uygun olarak değerlendirilmiştir. Mekanda kolaylaştırıcı öge olarak tanımlanan kent mobilyaları da bir arada konumlandırılmış ve kısmen erişilebilir olarak değerlendirilmiştir ancak hiçbiri değişik yüksekliklere adapte olamamaktadır. Yaya yürüyüş güzergâhında kullanılan malzemeler herkes için kullanılabilir nitelikte (kaymaz, sabit ve sağlam) ve su birikmesini engeller özelliindedir. Ancak yönlendirme işaretlerinin bulunmayışı herkes için tasarıma uygun değildir.



Resim 5.3: Selimiye Cami Düzayak Girişi ve Merdivenle Ulaşılabilen Arasta Girişi



Resim 5.4: Selimiye Cami Otoparkı

Kaynak: Çenet Arşivi, 2013 E.T: 13.10.2013



Resim 5.5: Selimiye Cami Telefon Kulübeleri ve Yaya Güzergahında Kullanılan Malzemeler (kaymaz, sabit ve sağlam) Kaynak: Çenet Arşivi, 2013 E.T: 13.10.2012

Nirengi ve Yakın Çevresi İle İlgili Sorunlar: İlk inceleme noktası olan Selimiye Camisi'nde bulunan kapıların açılma mesafeleri yapılan gözlemler sonucu herkes için tasarıma uygun bulunmuş ancak camiye girişlerin tümünün erişilebilirliği sağlayamadığı gözlenmiştir. Örneğin; farklı kullanıcı gruplarına hizmet veren otoparkın karşısında bulunan, ana yola göre sol yan giriş düzeyinde bir erişim sağlamak fakat cami şadırvanına girişte bulunan rampasız merdivenler ile kullanıcının camiye girişi engellenmektedir. Bu yüzden bütün girişlerin erişilebilirliği kısmen uygun olarak değerlendirilmiştir. Camiye erişimi sağlayan ana girişler de sensörlü kapılar bulunmamaktadır çünkü bu yapı tarihi bir yapı olduğu için gelişigüzel müdahale edilememektedir. Camiye erişimde gerekli olan yön bulma bilgilerinin görsel, işitsel veya dokunsal olarak sağlanmamış olması da herkes için tasarım eksikliğinin bir göstergesidir. Gelen ziyaretçiler için bekleme yerlerinin olmadığı gözlenmiş olup, tuvalet, telefon ya da çöp kutusu gibi olanaklara rahat bir erişim sağlanamamaktadır. Erişim güzergâhındaki bütün kapıların yeterli genişlikte ve herkesin kullanımına uygun olduğu görülmüş ancak girişlerde otomatik kapılar bulunmadığı tespit edilmiştir. Ana girişlerde bulunan kapılar orijinallikini korumaktadır.



Resim 5.6: Selimiye Cami Dış Kapıları ve Yön Bulma Tabelaları



Resim 5.7: Selimiye Cami'ye Giriş Kapısı ve Orijinal Kapılardan Görünüm

Kaynak: Çenet Arşivi, 2013 E.T: 13.10.2012

Sınır Ögeleri ve Güvenlik Sağlayan Ögeler İle İlgili Sorunlar: İlk inceleme noktası olan Selimiye Camisi'nde yapılan gözlemler incelendiğinde; ziyaretçinin bir noktadan başka bir noktaya erişimi sağlayan, ayrıca yön bulmaya yardımcı olan ve sınırların bir ögesi olan bilgi ve yön tabelalarının, semboller veya farklı dil seçenekleri içermediği, belirgin yerdeki tabelaların aydınlatılmadığı, büyük ve kolay okunabilir yazı tiplerinin seçilmediği böylelikle herkes için tasarım ilkelerine uygun bir şekilde tasarlanmadığı görülmektedir. Hatta herkesin kullanımına uygun olmayan bu tabelaların bile alan için yeterli olmadığı, görülmektedir. Selimiye Camisi'nin gece, sadece bir gece bekçisi ile güvenliğinin sağlanması, gün içerisinde girişin ya da bazı bölgelerinin kamera ile izlenmemesi caminin güvenliğinin kısmen sağlandığını göstermektedir. Cami aydınlatmasına önem verilmiş, gece olduğunda birçok noktadan caminin algılanabilirliği sağlanmıştır. Camide herhangi bir problem anında kullanılabilecek acil alarm sisteminin varlığı da söz konusu değildir. Edirne Tarihi Kent Merkezindeki Selimiye Camisi'nde, yerli veya yabancı ziyaretçilere hizmet eden, sesli veya görsel modlarla ziyaretçiyi yönlendirip gezdiren bir rehberlik sistemi de bulunmamaktadır. Cami girişinde bulunan bazı broşür ve kitapçıklarla ziyaretçiler bilgilendirilmektedir.



Resim 5.8: Selimiye Cami Yön Bulma Tabelaları ve Gece Aydınlatması

Kaynak: Çenet Arşivi, 2013 E.T: 13.10.2012

Bölgeler (Açık Alandaki Faaliyetler) İle İlgili Sorunlar: İlk inceleme noktası olan Selimiye Camisi'nde yapılan gözlemlere dayanarak; bu alandaki açık alan faaliyetlerinin hepsine herkesin kullanabileceği düzayak merdivensiz yaya yolları ile erişimin sağlanamadığı görülmektedir. Alanda kısa süreli dinlenme için oturma yerleri bulunmamaktadır. Aşırı güneş ve şiddetli yağışta ziyaretçi Selimiye Camisi'nin avlusunu çevreleyen üstü örtülü önü açık olan revakları kullanmaktadır. Camide bulunan

umumi tuvaletler herkesin kullanımına uygun şekilde tasarlanmamıştır. Bu tuvaletlerde farklı kullanıcı grupları için tutunma barları mevcut değildir.



Resim 5.9: Selimiye Cami'nde Düzayak Erişimin Sağlanmadığı Açık Alanlardan ve Ziyaretçiyi Güneşten Koruyan Avludaki Revaklardan Görünüm

Kaynak: Çenet Arşivi, 2013 E.T: 13.10.2012

Düğüm Noktaları İle İlgili Sorunlar: İlk inceleme noktası olan Selimiye Camisi'nde yapılan gözlemler incelendiğinde; erişilebilir bir indirme-bindirme alanının yani otoparkın bulunduğu görülmektedir ancak bu alanda farklı kullanıcı gruplarının varlığı göz ardı edilmiş ve ana girişe bitişik olarak tasarlanmamıştır. Erişilebilir konumda olan bu indirme-bindirme alanı hava koşullarına karşı korumasızdır.



Resim 5.10: Selimiye Cami Otoparkı

Kaynak: Çenet Arşivi, 2013 E.T: 13.10.2012

5.6.1.2. Selimiye Cami Önündeki Yeşil Alan

Yollar İle İlgili Sorunlar: Selimiye Cami önündeki yeşil alan Edirne Tarihi Kent Merkezini oluşturan ikinci inceleme noktasıdır. Bu alanda yerinde yapılan gözlemler incelendiğinde alana birden fazla noktadan yaya erişimi uygun olmakla birlikte bunlardan sadece ana yol üzerinde bulunan yaya giriş noktası herkes için

erişilebilir konumdadır. Bu nedenle bütün temel erişim noktaları erişilebilir değildir. Bu yeşil alana ait yeterli araç park yeri olmadığı için ziyaretçi araçları taşıt güzergahları üzerinde park etmektedir. Bu alan için tasarlanan otoparkta yeşil alana yaklaşımın park etmiş araçlar arasından verilmeyişi uygun olarak değerlendirilmiş ancak farklı kullanıcı grupları için park önceliği tanınmamış olması herkes için tasarıma uygun bulunmamıştır. Bu yeşil alanda yaya yollarının kesintisiz erişimi sağlayamaması kısmen uygun olarak değerlendirilmiş, düzayak merdivensiz erişim olmaması ise uygun olmayan bir tasarım olarak gözlenmiştir. Bu alana girişin herkes için uygun olmadığı bazı kullanıcı grupları göz ardı edildiği için kısmen uygun olarak değerlendirilmiştir. Mekânda kolaylaştırıcı öge olarak tanımlanan kent mobilyaları da bir arada konumlandırılmış ve kısmen erişilebilir olarak değerlendirilmiştir ancak hiçbiri değişik yüksekliklere adapte olamamaktadır. Yaya yürüyüş güzergâhında kullanılan malzemeler herkes için kullanılabilir nitelikte (kaymaz, sabit ve sağlam) ve su birikmesini engeller özelliğindedir. Ancak yönlendirme işaretlerinin bulunmaması herkes için tasarıma uygun değildir.



Resim 5.11: Selimiye Camii Önündeki Yeşil Alan Girişlerinden Görünüm



Resim 5.12: Selimiye Camii Önündeki Yeşil Alanın Her İki Tarafında Bulunan ve Alana Yeterli Olmayan Ait Otopark Alanları



Resim 5.13: Selimiye Cami Önündeki Yeşil Alanda Düzayak Erişimi Sağlayamayan Yollar Kaynak: Çenet Arşivi, 2013 E.T: 13.10.2012

Nirengiler ve Yakın Çevresi İle İlgili Sorunlar: İkinci inceleme noktası olan Selimiye önündeki yeşil alanda yapılan gözlemler incelendiğinde bu alan açık bir kamusal alan olduğu için girişlerle ilgili kapı genişliklerinin açılma mesafelerinin uygunluğu ve kolay açılabilirliği, bütün girişlerin erişilebilirliği, ana girişlerin otomatik açılabilir oluşu gibi alt başlıklar bu alanda incelenmemiştir. Bu alan Selimiye Camisi'ne girişte bir karşılama alanı görevi üstlenmektedir. Bu karşılama alanında herkes için tasarım prensiplerine uygun olarak tasarlanan yön bulma bilgilerinin görsel, işitsel veya dokunsal olarak sağlanamayışı uygun olmayan bir tasarım olarak değerlendirilmiştir. Ziyaretçiler için oturma ve dinlenme yerleri bulunmakta fakat tuvalet, telefon gibi birimlere erişim kısmen sağlanmaktadır.



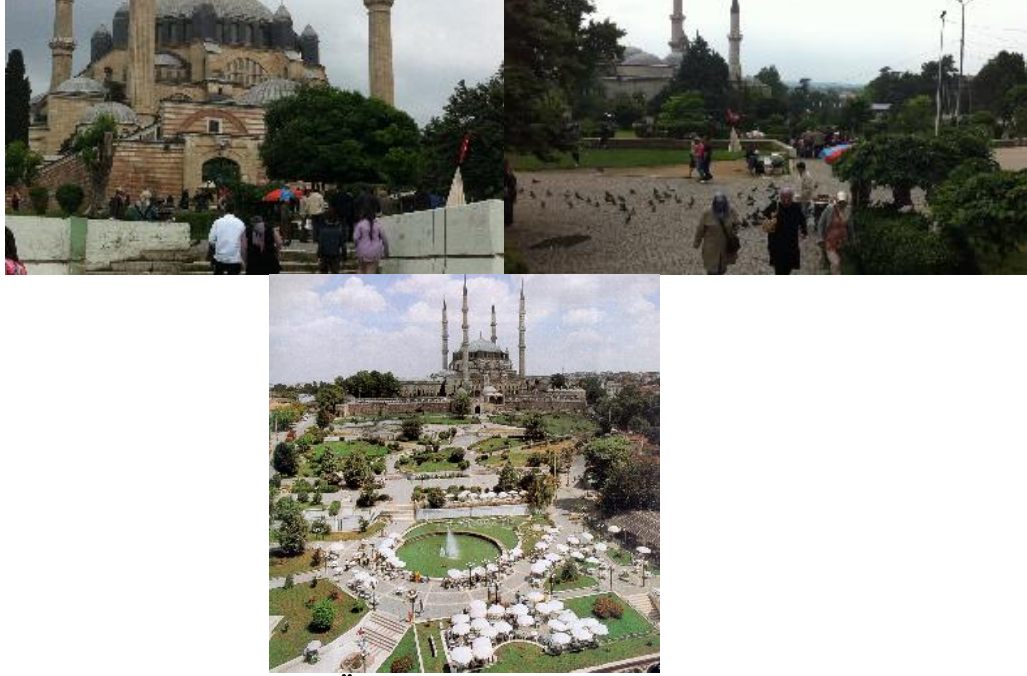
Resim 5.14: Selimiye Cami Önündeki Yeşil Alandaki Dinlenme Birimleri ve Herkes İçin Tasarıma Uygun Olmayan Tabela

Kaynak: Çenet Arşivi, 2013 E.T: 13.10.2012

Sınır Ögeleri ve Güvenlik Sağlayan Ögeler İle İlgili Sorunlar: İkinci inceleme noktası olan Selimiye önündeki yeşil alanın açık bir kamusal alan olması nedeniyle bilgi ve yön tabelaları ziyaretçi için önem taşımaktadır. Ziyaretçinin yeşil alandan camiye yön

bulma sağlayan ve iyi aydınlatılmış ve farklı dil seçenekleri içeren tabelalarla ulaşması gerekmektedir. Bu alanda yapılan gözlemler incelendiğinde hiçbir yön tabelasına rastlanmamıştır. Acil durumlarda kullanılabilir haberleşme cihazlarının bulunmayışı ve bu açık kamusal alanın kamera ile izleniminin sağlanmamış olması uygun bir tasarım olarak değerlendirilmemiştir. Ancak alanda gece aydınlatması ve gece hizmet eden bir bekçi bulunmaktadır. Yapılan gözlemler sonucunda Selimiye Camisi önündeki yeşil alanda acil alarm sistemleri, genel rehberlik ve yönlendirme sistemlerine ait herhangi bir uygulamaya rastlanmamıştır.

Bölgeler (Açık Alandaki Faaliyetler) İle İlgili Sorunlar: Edirne Tarihi Kent Merkezini oluşturan ve ikinci inceleme noktası olan Selimiye Cami önündeki yeşil alana birden fazla yaya erişimi tespit edilmiştir fakat bu yaya yollarının sadece bir tanesi erişilebilir olduğundan bu durum alanda yaya yollarının kısmen erişilebilir olarak değerlendirilmesine sebep olmuştur. Alanda kısa süreli dinlenme için oturma yerleri bulunmaktadır fakat ziyaretçileri güneşten veya yağıştan korumak amacıyla herhangi bir uygulama söz konusu değildir. Selimiye'ye gelen ziyaretçileri karşılayan bu alandaki yürüyüş yollarında görsel bilgi sistemleri yani sergi alanları bulunmaktadır. Bunlar herkesin kullanımına uygun kısmen erişilebilir yüksekliklerde fakat değişik yüksekliklere adapte olabilme özelliğine sahip değildir. Ayrıca görsel aktarım sistemleri farklı kullanıcı grupları için farklı dil seçenekleri içermemektedir. Sergi boyunca ziyaretçiler için oturma yerleri bulunmaktadır. Alan açık bir kamusal alan olmasına rağmen ziyaretçilere hizmet eden bir tuvalet bulunmadığı için umumi tuvaletler alt başlığı değerlendirmeye alınmamıştır.



Resim 5.15: Selimiye Cami Önündeki Yeşil Alandaki Dinlenme Birimleri ve Sergi Mekânı

Kaynak: Çenet Arşivi, 2013 E.T: 13.10.2012

Düğüm Noktaları İle İlgili Sorunlar: İkinci inceleme noktası olan Selimiye Camisi önündeki yeşil alanda yapılan gözlemler incelendiğinde; erişilebilir bir indirme-bindirme alanının yani otoparkın bulunduğu ancak bu alanda farklı kullanıcı gruplarının varlığının göz ardı edildiği ve ana girişe bitişik olarak tasarlanmadığı görülmüştür. Erişilebilir konumda olan bu indirme-bindirme alanı hava koşullarına karşı korumasızdır.

5.6.1.3. Eski Cami

Yollar İle İlgili Sorunlar: Eski Cami, Edirne Tarihi Kent Merkezini oluşturan üçüncü inceleme noktasıdır. Bu alanda yerinde yapılan gözlemler incelendiğinde birden fazla yaya erişimi uygun olmakla birlikte bunlardan sadece biri (ana caddeye bakan merdivensiz düzayak yaya girişi) erişilebilir bir tasarıma sahiptir. Bu nedenle bütün temel erişim noktalarına erişilebilirlik kısmen uygun olarak değerlendirilmiştir. Eski

Cami ziyaretçileri için tasarlanan araç park alanı bulunmamakta ve dolayısıyla farklı kullanıcı gruplarına göre girişe yakınlık da söz konusu değildir. Cami girişleri trafiğe kapalı yollar üzerinden yapılmakta ve bu yaya yolu güzergâhlarında yol araçlara kapalı olduğu için park etmiş araçların arkasından geçme sorunu bulunmamaktadır. Alanda yaya yollarının girişlere kesintisiz erişimi sağlayabilmesi uygun bir tasarım olarak değerlendirilmiş, sadece bir girişte merdivensiz düzayak erişim olmaması ise uygun olmayan bir tasarım olarak gözlenmiştir. Ana yola bakan giriş merdivensiz düzayak bir giriş olup, farklı kullanıcı gruplarına hizmet verirken diğer cami girişi bazı kullanıcı grupları göz ardı edilip, basamaklardan oluşmaktadır. Bu yüzden farklı kullanıcı grupları için alternatif erişim seçenekleri kısmen uygun olarak gözlenmiştir. Mekânda kolaylaştırıcı öge olarak tanımlanan kent mobilyaları da camiye göre kısmen uygun bir yerde yani caminin merdivenli girişine bakan yaya yolu üzerinde konumlandırılmış ve kısmen erişilebilir olarak değerlendirilmiştir. Bu mobilyaların hiçbiri değişik yüksekliklere adapte olamamaktadır. Yaya yürüyüş güzergâhında kullanılan malzemeler herkes için kullanılabilir nitelikte (kaymaz, sabit ve sağlam) ve su birikmesini engeller özelliktedir. Ancak yönlendirme işaretlerinin bulunmayışı herkes için tasarıma uygun değildir.



Resim 5.16: Eski Cami Düzayak Giriş ve Merdivenle Giriş



Resim 5.17: Eski Cami'de Girişlere Kesintisiz Erişim Sağlayan Yaya Yolları ve Yürüyüş Güzergâhında Kullanılan Malzemeler

Kaynak: Çenet Arşivi, 2013 E.T: 13.10.2012

Nirengiler ve Yakın Çevresi İle İlgili Sorunlar: Üçüncü inceleme noktası olan Eski Cami’de bulunan kapıların açılma mesafeleri yapılan gözlemler sonucu herkes için tasarıma uygun bulunmuş ancak camiye girişlerin tümünün erişilebilirliği ise kısmen uygun olarak değerlendirilmiştir. Çünkü bir girişte merdivensiz düzayak bir şekilde erişim sağlanırken diğer girişte ise sadece merdivenle erişim sağlanmaktadır. Cami tarihi bir cami olduğu için bu tarihi yapıya gelişigüzel müdahale edilememektedir. Bu yüzden ana girişler orjinalliğini korumaktadır ve kapılar otomatik açılabilir değildir. Ana giriş ana yola bakması sebebiyle ve Selimiye ile karşılıklı konumda bulunması nedeniyle caminin karşılama alanı görevini üstlenmektedir. Burada yön bulma bilgilerinin görsel veya işitsel olarak herkes için tasarıma uygun bir şekilde sağlanmadığı görülmektedir. Camide beklemek zorunda olan insanlar için oturma yerleri bulunmakta ve tuvalet telefon gibi birimlere erişim kısmen sağlanmaktadır.



Resim 5.18: Eski Cami Orjinalliğini Koruyan Giriş Kapıları
Kaynak: Çenet Arşivi, 2013 E.T: 13.10.2012

Sınır Öğeleri ve Güvenlik Sağlayan Öğeler İle İlgili Sorunlar: Üçüncü inceleme noktası olan Eski Cami’de yerinde yapılan gözlemler incelendiğinde, yapılar arasındaki sınırları belirleyen bilgi ve yön tabelalarının yeterli sayıda olmadığı görülmektedir. Mevcutta bulunan tabelaların ise kolay ve anlaşılır olmadığı, önemli yerlerdeki tabelaların aydınlatmasının olmadığı ve bu yüzden algılamada zorluk çekildiği görülmektedir. Cami girişinde bulunan bilgi tabelası ise herkes için tasarım prensiplerine uygun bir şekilde farklı kullanıcı grupları düşünülerek farklı dil seçenekleri sunmaktadır. Selimiye Cami’nde olduğu gibi Cami, geceleri bir gece bekçisi ile güvenliği sağlamakta ayrıca bir güvenlik kamerası bulunmamaktadır. Ayrıca acil durumlarda bir haberleşme sistemi yoktur. Caminin aydınlatması herkes için tasarım

ilkelerine uygun olarak değerlendirilmiştir. Eski Cami’de acil alarm sistemleri ve genel rehberlik ve yönlendirme sistemlerine ait herhangi bir uygulamaya rastlanmadığı için herkes için tasarıma uygun olarak değerlendirilmemiştir.

Bölgeler (Açık Alandaki Faaliyetler) İle İlgili Sorunlar: Üçüncü inceleme noktası olan Eski Cami’de yerinde yapılan gözlemler incelendiğinde, tüm tesislere erişilebilir yaya yolları ile ulaşımın kısmen sağlandığı görülmektedir. Çünkü girişlerin birinde düzayak erişim sağlanamamaktadır. Bu camide kısa süreli dinlenmek isteyen insanlar için oturma yerleri bulunmaktadır. Ayrıca bu oturma yerleri cami revaklarının altında konumlandırıldığı için aşırı güneş ve yağışa karşı ziyaretçilerini korumaktadır. Cami yakınında hem camiye hem de cami etrafındaki vatandaşlara hizmet etmek amacıyla bir umumi tuvalet bulunmaktadır ancak bu tuvaletler herkes için tasarım ilkelerine uygun bulunmamıştır.



Resim 5.19: Eski Cami Orjinalliğini Koruyan Giriş Kapıları, Cami Revakları ve Tuvaletler

Kaynak: Çenet Arşivi, 2013 E.T: 13.10.2012

Düğüm Noktaları İle İlgili Sorunlar: Üçüncü inceleme noktası olan Eski Cami’de yerinde yapılan gözlemler sonucu, erişilebilir indirme bindirme alanının bulunmadığı tespit edilmiştir. Caminin her iki girişi de yaya erişimine uygundur. Cami’nin yakınında araç park yeri yoktur, bu nedenle en yakın Selimiye Cami otoparkına veya kent içindeki başka bir otoparka araç park edilerek camiye ulaşım sağlanabilmektedir. Toplu taşıma ile birkaç yüz metre mesafede bulunan otobüs durağından camiye ulaşmak mümkün olmaktadır.

5.6.1.4. Üç Şerefeli Cami

Yollar İle İlgili Sorunlar: Üç Şerefeli Cami Edirne Tarihi Kent Merkezindeki dördüncü inceleme noktasıdır. Alanda yerinde yapılan gözlemler incelendiğinde, mekânın sadece bir adet yaya erişim noktası olduğundan ve incelemede çoklu yaya girişlerine ait sorgulamalar bulunduğundan alana giriş noktaları incelemeye alınmamıştır. Üç Şerefeli Cami’nde yeterli araç park alanı bulunmaktadır; fakat yapıya yaklaşımın park etmiş araçlar arkasından verilmesi uygun olarak değerlendirilmemiştir. Ayrıca farklı kullanıcı gruplarına göre park önceliği tanınmamış olması herkes için tasarıma uygun bulunmamıştır. Camiye girişi sağlayan yaya yollarının kesintisiz olarak erişim sağlaması uygun olarak değerlendirilmiş ancak cami avlusuna düzayak merdivensiz erişim olmaması ise herkes için tasarıma uygun olmayan bir tasarım olarak değerlendirilmiştir. Yapıya giriş bazı kullanıcı grupları göz ardı edildiği ve farklı kullanıcı grupları için alternatif erişim seçenekleri sunmadığı için uygun olmayan bir tasarım olarak değerlendirilmiştir. Mekânda kolaylaştırıcı öge olarak tanımlanan kent mobilyalarına alan içinde veya çevresinde rastlanmamıştır. Yaya yürüyüş güzergâhında kullanılan malzemeler herkes için kullanılabilir nitelikte (kaymaz, sabit ve sağlam) ve su birikmesini engeller özelliindedir. Ancak yönlendirme işaretlerinin bulunmayışı herkes için tasarıma uygun değildir.



Resim 5.20: Üç Şerefeli Cami Girişi, Otoparkı ve Yürüyüş Güzergahında Kullanılan Malzemelerden Görünüm

Kaynak: Çenet Arşivi, 2013 E.T: 13.10.2012

Nirengiler ve Yakın Çevresi İle İlgili Sorunlar: Dördüncü inceleme noktası olan Üç Şerefeli Cami’de bulunan kapıların açılma mesafeleri yerinde yapılan gözlemler sonucu uygun bir tasarım olarak değerlendirilmiş ancak mevcut girişte merdiven

olmaksızın camiye düzayak bir erişim sağlanamadığı için bu tasarım da uygun olmayan bir tasarım olarak değerlendirilmiştir. Cami diğer gözlemlenen camiler gibi tarihi ve gelişigüzel müdahale edilemeyen tarihi bir cami olduğu için ana girişlerde tarihi ve orijinal kapılar bulunmakta, bu nedenle bir otomatik, açılabilir kapının varlığından söz etmek mümkün değildir. Ana giriş yani karşılama alanında bu alana erişimi kolaylaştırmak ve yön bulmak için yapılan herhangi bir görsel, işitsel veya dokunsal unsurları olan bir tasarıma rastlanmamıştır. Ayrıca ziyaretçiler için bekleme yerleri bulunmamaktadır. Cami bahçesinde tuvalete erişimin rahat olması uygun bir tasarım olarak değerlendirilmiş ancak cami çevresinde telefon, çöp kutusu gibi olanakların bulunmamasından dolayı kısmen uygun bir tasarım olarak değerlendirilmiştir. Camideki kapılar yapılan gözlemler sonucu yeterli genişlikte bulunmuş fakat camideki bütün kapıların aynı niteliği taşımadığı gözlenmiştir. Ana girişte bulunan merdivenler de ziyaretçinin merdiven olmaksızın camiye erişimini sağlayamamaktadır.



Resim 5.21: Üç Şerefeli Cami Orijinal Giriş Kapıları ve Düzayak Olmayan Giriş
Kaynak: Çenet Arşivi, 2013 E.T: 13.10.2012

Sınır Ögeleri ve Güvenlik Sağlayan Ögeler İle İlgili Sorunlar: Dördüncü inceleme noktası olan Üç Şerefeli Cami’de yerinde yapılan gözlemler incelendiğinde, ziyaretçiyi camiye yönlendiren bilgi ve yön tabelalarının bulunmaması uygun olmayan bir tasarım olarak gözlenmiştir. Cami bahçesinde bulunan tuvaletlerle ilgili yön tabelalarının büyük, orantılı, açık ve okunaklı olması, ayrıca kolay yazı tipinin seçilmesi uygun bir tasarım olarak değerlendirilmiştir. Alanda belirgin yerlerdeki yön tabelalarının aydınlatılması ya da tabelaların herkesin kullanımına uygun bir şekilde farklı diller veya semboller içermesi gözlenmediği için uygun bir tasarım olarak değerlendirilmemiştir.

Camide güvenliği sağlamak için gece bir bekçi görev yapmakta ayrıca kamera ile izlenebilen bir güvenlik sistemi bulunmamaktadır. Bu yüzden güvenlik sistemi camide kısmen uygun olarak değerlendirmeye alınmıştır. Cami aydınlatması mevcuttur ve uygun bir tasarım olarak değerlendirilmiştir. Acil ve kritik durumlarda acil haberleşme cihazları bulunmaması uygun bir tasarım olarak görülmemiştir. Üç Şerefeli Cami’de acil alarm sistemleri ve genel rehberlik ile yönlendirme sistemlerine ait herhangi bir uygulamaya rastlanmadığı için herkes için tasarıma uygun olarak değerlendirilmemiştir.



Resim 5.22: Üç Şerefeli Cami Tuvalet Tabelaları ve Gece Aydınlatması
Kaynak: Çenet Arşivi, 2013 E.T: 13.10.2012

Bölgeler (Açık Alandaki Faaliyetler) İle İlgili Sorunlar: Dördüncü inceleme noktası olan Üç Şerefeli Cami’de yerinde yapılan gözlemler incelendiğinde, tüm tesislere erişilebilir yaya yolları ile ulaşımın sağlanamadığı görülmektedir. Caminin bir girişi bulunmakta ve bu girişte de ziyaretçinin merdiven olmaksızın camiye erişiminin sağlanamadığı görülmektedir. Aşırı güneş ve şiddetli yağış için ziyaretçi cami avlusunu çevreleyen üstü örtülü önü açık olan revakları kullanmaktadır ve bu tasarım uygun bir tasarım olarak değerlendirilmiştir. Cami bahçesinde gelen ziyaretçiye hizmet etmek amacıyla yapılan bir tuvalet bulunmaktadır ancak bu tuvaletlerin herkesin kullanımına uygun şekilde tasarlanmadığı görülmektedir.



Resim 5.23: Üç Şerefeli Cami Revaklarından Görünüm
Kaynak: Çenet Arşivi, 2013 E.T: 13.10.2012

Düğüm Noktaları İle İlgili Sorunlar: Dördüncü inceleme noktası olan Üç Şerefeli Cami’de yerinde yapılan gözlemler incelendiğinde, cami giriş kapısına bitişik bir adet erişilebilir bir indirme –bindirme alanının olduğu görülmektedir. Bu alanın ana girişe bitişik olması uygun bir tasarım olarak değerlendirilmiştir. Ayrıca bu alanın hava koşullarına korunaklı olması da uygun bir tasarım olarak gözlenmiştir.



Resim 5.24: Üç Şerefeli Cami Girişe Bitişik, Hava Koşullarına Karşı Korunaklı İndirme-Bindirme Alanı

Kaynak: Çenet Arşivi, 2013 E.T: 13.10.2012

5.6.1.5. Ali Paşa Çarşısı

Yollar İle İlgili Sorunlar: Edirne Tarihi Kent Merkezindeki beşinci inceleme noktası olan Ali Paşa Çarşısı’nda yerinde yapılan gözlemler incelendiğinde, çarşının 6 adet kapısının yani yaya erişim noktasının bulunduğu görülmektedir. Bu yaya erişim noktalarından sadece 2 tanesi erişilebilir bir tasarıma sahiptir. Bu nedenle bütün temel erişim noktalarına erişilebilirlik kısmen uygun olarak değerlendirilmiştir. Ali Paşa Çarşısı’na ait yeterli araç park alanı bulunmadığı için park alanı ile ilgili yapılan diğer gözlemler de uygun olmayan tasarım olarak değerlendirilmiştir. Alanda faaliyet alanlarına ve girişlere kesintisiz erişimin sadece iki girişte sağlanması kısmen uygun olarak değerlendirilmiştir. Yapıya girişin yapıldığı diğer 4 girişte bazı kullanıcı grupları göz ardı edildiği için kısmen uygun olarak değerlendirilmiştir. Mekânda kolaylaştırıcı öge olarak tanımlanan kent mobilyaları mekân içerisinde olmamakla birlikte mekân girişlerine yakın bir alanda, bir arada konumlandırılmış ancak herkes için erişilebilir olarak değerlendirilmeye alınmamıştır. Ayrıca hiçbiri değişik yüksekliklere adapte

olabilir nitelikte değildir. Yaya yürüyüş güzergâhında kullanılan malzemeler herkes için kullanılabilir nitelikte (kaymaz, sabit, sağlam) ve su birikmesini engeller özelliktedir. Ancak yönlendirme işaretlerinin bulunmaması herkes için tasarıma uygun değildir.



Resim 5.25: Ali Paşa Çarşısı Planı, Düzayak Olmayan Orta Kapı ve Karşılaşılan Zorluklar



Resim 5.26: Ali Paşa Çarşısı'nda Erişilebilir Durumda, Düzayak Olan Kapı
Kaynak: Çenet Arşivi, 2013 E.T: 13.10.2012

Nirengiler ve Yakın Çevresi İle İlgili Sorunlar: Beşinci inceleme noktası olan Ali Paşa Çarşısı'nda yerinde yapılan gözlemler incelendiğinde kapıların açılma mesafeleri herkes için tasarıma uygun bulunmuş ancak çarşıya girişlerin tümünün erişilebilirliği 6 girişin 2'sinde sağlandığı için kısmen uygun olarak değerlendirilmiştir. Çünkü 2 girişte merdivensiz düzayak bir şekilde erişim sağlanırken diğer girişlerde sadece merdivenle erişim sağlanmaktadır. Herkesin kullanımına uygun olan girişler ana aks üzerinde yani herkesin kullandığı trafiğe kapalı yaya yolu üzerinde olmayıp arka sokağa bakmaktadır. Ana aks üzerinde olan ve çoğunlukla kullanılan girişler herkesin kullanımına uygun değildir. Yapı tarihi bir yapı olduğu için giriş noktaları otomatik değildir. Ana akslar üzerinde bulunan giriş noktaları, karşılama alanı görevini üstlenir ancak bu karşılama alanında yön bulma bilgilerinin görsel veya işitsel olarak herkesin tasarımına uygun bir şekilde sağlanmadığı görülmektedir. Çarşıda beklemek zorunda olan insanlar için dinlenme mekânları ve tuvalet gibi olanaklar bulunmamaktadır.



Resim 5.27: Ali Paşa Çarşısı Orjinalliğini Koruyan Kapılar ve Çatı Penceresi
Kaynak: Çenet Arşivi, 2013 E.T: 13.10.2012

Sınır Ögeleri ve Güvenlik Sağlayan Ögeler İle İlgili Sorunlar: Beşinci inceleme noktası olan Ali Paşa Çarşısı'nda yerinde yapılan gözlemler incelendiğinde, ziyaretçiyi çarşıya yönlendiren bilgi ve yön tabelalarının bulunmaması uygun olmayan bir tasarım olarak gözlenmiştir. Çarşının güvenlik sistemleri incelendiğinde gün içerisinde kamera ile izlenmemesi, gece ise bekçi ya da başka bir yöntemle korunmaması uygun olmayan bir tasarım olarak değerlendirilmiştir. Çarşı iç tarafındaki dükkânlar gün içerisinde çatıda bulunan mevcut çarşı pencereleri ile gün ışığını almakta ayrıca kendi yapay aydınlatmalarını kullanmaktadırlar ancak çarşının gece dış mekân için özel bir aydınlatma sistemi bulunmaması ve ziyaretçiye algıda kolaylık sağlamaması uygun bir tasarım olarak değerlendirilmemiştir. Acil ve kritik durumlarda acil haberleşme cihazları bulunması uygun bir tasarım olarak görülmemiştir. Ali Paşa Çarşısı'nda acil alarm sistemleri ve genel rehberlik ile yönlendirme sistemlerine ait herhangi bir uygulamaya rastlanmadığı için herkes için tasarıma uygun olarak değerlendirilmemiştir.

Bölgeler (Açık Alandaki Faaliyetler) İle İlgili Sorunlar: Beşinci inceleme noktası olan Ali Paşa Çarşısı'nda açık alandaki faaliyetler ile ilgili başlık değerlendirmeye alınmamıştır. Çünkü bu mekân kapalı alan faaliyetlerinin yapıldığı, kapalı kamusal bir mekândır. Camilerde bu başlığın incelenme nedeni cami avlularında yapılan açık alan faaliyetleridir. Başka bir ifadeyle avlular açık kamusal alanlar olarak kabul edilmiştir.

Düğüm Noktaları İle İlgili Sorunlar: Beşinci inceleme noktası olan Ali Paşa Çarşısı'nda yerinde yapılan gözlemler incelendiğinde, çarşının ana yola bakan giriş

kapısına bakan bir adet erişilebilir bir indirme –bindirme alanının olduğu görülmektedir. Bu alanın ana girişe bitişik olmaması uygun olmayan bir tasarım olarak değerlendirilmiştir. Ayrıca bu alan hava koşullarına karşı korunmakta olduğu için uygun bir tasarım olarak gözlenmiştir.

5.6.1.6. Ali Paşa Çarşısı Önündeki Yaya Yolu

Yollar İle İlgili Sorunlar: Altıncı inceleme noktası olan Ali Paşa Çarşısı önündeki trafiğe kapalı yaya yolunda yerinde yapılan gözlemler incelendiğinde, alana birden fazla yaya erişimi uygun olmakla birlikte hepsi de erişilebilir bir tasarıma sahiptir. Böylece bütün temel erişim noktaları erişilebilir konumdadır. Trafiğe kapalı olan bu yaya yolunda kesintisiz erişimin sağlanabilmesi uygun bir tasarım olarak değerlendirilmiştir. Ayrıca merdivensiz düzayak bir hat boyunca devam eden yollar ile erişim herkes için uygun bir tasarım olarak değerlendirilmiştir. Mekânda kolaylaştırıcı öge olarak tanımlanan kent mobilyaları da bir arada konumlandırılmış ve erişilebilir olarak değerlendirilmiştir ancak hiçbiri değişik yüksekliklere adapte olamamaktadır. Yaya yürüyüş güzergâhında kullanılan malzemeler herkes için kullanılabilir nitelikte (kaymaz, sabit ve sağlam) ve su birikmesini engeller özelliindedir. Ancak yönlendirme işaretlerinin bulunmayışı herkes için tasarıma uygun değildir.



Resim 5.28: Ali Paşa Çarşısı Önündeki Kesintisiz Devam Eden Yaya Yolu, Bir arada Konumlandırılmış Kent Mobilyaları



Resim 5.29: Ali Paşa Çarşısı Önündeki Yaya Yolunun Erişilebilir Girişleri ve Yürüyüş Güzergâhında Kullanılan Döşeme Malzemeleri

Kaynak: Çenet Arşivi, 2013 E.T: 13.10.2012

Nirengiler ve Yakın Çevresi İle İlgili Sorunlar: Trafiğe kapalı bu yol açık bir kamusal alan olduğu için kapı ve giriş maddeleri değerlendirmeye alınmamıştır. Bu yaya yolunca karşılama alanı olarak Selimiye Camisi'nden aşağıya uzanıp Üç Şerefeli Cami ile kesiştiği yolun başlangıcı olan mekân kabul edilir. Bu alanda yön bulma bilgilerinin yetersiz olması uygun olmayan bir tasarım olarak değerlendirilmiştir. Beklemek zorunda olan insanlar için oturma yerlerinin oluşu ve tuvalet, telefon gibi olanaklara erişimin rahat olması uygun bir tasarım olarak değerlendirilmiştir.



Resim 5.30: Ali Paşa Çarşısı Önündeki Yaya Yolundaki Oturma Birimleri

Kaynak: Çenet Arşivi, 2013 E.T: 13.10.2012

Sınır Ögeleri ve Güvenlik Sağlayan Ögeler İle İlgili Sorunlar: Altıncı inceleme noktası olan trafiğe kapalı bu yaya yolunda yol üzerinde alış veriş mekânlarına ya da yaya güzergâhlarına yönlendiren bilgi ve yön tabelasına rastlanmamış bu yüzden bu maddenin alt başlıkları uygun olmayan bir tasarım olarak değerlendirilmiştir. Alanda güvenlikle ilgili herhangi bir tedbire rastlanmamıştır ancak alanın gece aydınlatmasında belli yerlerin ziyaretçinin dikkatini çekmesi ve algı uyandırmak açısından ışıklandırılması yapılmıştır. Aydınlatma ile ilgili yapılan gözlemler herkes için uygun bir tasarım olarak değerlendirilmiştir. Alanda acil alarm sistemleri ve genel rehberlik ve

yönlendirme sistemleri ile ilgili bir çalışmaya rastlanmadığından dolayı bu maddeler de uygun değil olarak değerlendirilmiştir.



Resim 5.31: Ali Paşa Çarşısı Önündeki Yaya Yolu Gece Aydınlatması
Kaynak: Çenet Arşivi, 2013 E.T: 13.10.2012

Bölgeler (Açık Alandaki Faaliyetler) İle İlgili Sorunlar: Edirne Tarihi Kent Merkezindeki altıncı inceleme noktası olan trafiğe kapalı yaya yolunda yerinde yapılan gözlemler incelendiğinde, tüm tesislere erişilebilir yaya yolları ile ulaşım sağlanmaktadır ve uygun bir tasarım olarak değerlendirilmiştir. Ayrıca alanda belli noktalarda dinlenme için oturma yerlerinin bulunması da uygun bir tasarım olarak gözlenmiştir ancak aşırı sıcak ve güneşten insanların korunması düşünülmeyeceği için uygun olmayan bir tasarım olarak değerlendirilmiştir. Alanda belirli gün ve haftalarda çeşitli noktalarda sergiler kurulmakta ve bu sergi mekânları herkesin kullanımına uygun kısmen erişilebilir yüksekliklerde fakat değişik yüksekliklere adapte olabilme özelliğine sahip değildir. Ayrıca görsel aktarım sistemleri farklı kullanıcı grupları için farklı dil seçenekleri içermemektedir. Sergi boyunca ziyaretçiler için oturma yerleri bulunmaktadır.



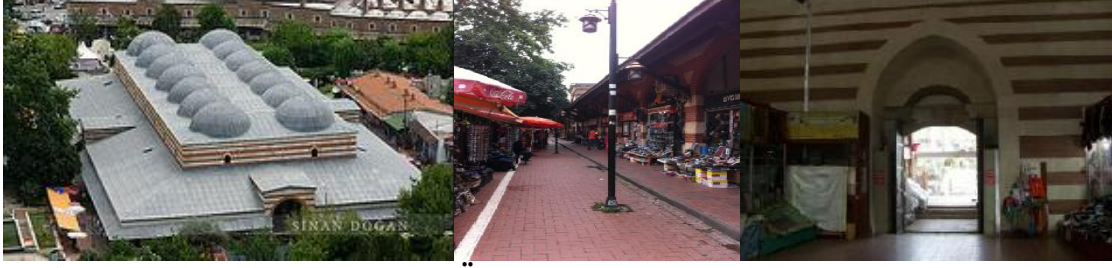
Resim 5.32: Ali Paşa Çarşısı Önündeki Yaya Yolunda Bulunan Oturma Birimleri ve Kısmen Erişilebilir Sergi Alanları

Kaynak: Çenet Arşivi, 2013 E.T: 13.10.2012

Düğüm Noktaları İle İlgili Sorunlar: Beşinci inceleme noktası olan bu alanda yapılan gözlemler incelendiğinde, alan trafiğe kapalı konumda bulunduğu için araç giriş çıkışı söz konusu değildir ancak alanın taşıt yoluna yakın olan noktalarında da yayalar için erişilebilir indirme-bindirme alanının mevcut olmaması uygun olmayan bir tasarım olarak değerlendirilmiştir.

5.6.1.7. Bedesten

Yollar İle İlgili Sorunlar: Edirne Tarihi Kent Merkezinde son inceleme noktası olan Bedesten’de yerinde yapılan gözlemler incelendiğinde, bu mekâna birden fazla yaya erişimi uygun olmakla birlikte, bunlardan 3 tanesi erişilebilir konuma sahiptir. Bu nedenle bütün temel erişim noktalarına kısmen erişilebilirlik söz konusudur. Mekânın giriş noktaları trafiğe kapalı yaya aksları üzerinde bulunmaktadır ancak araç park için mekân yakınında herhangi bir park yeri düşünülmemiştir. Bu nedenle bu madde uygun olmayan bir tasarım olarak değerlendirmeye alınmıştır. Mekânın sadece bir girişine ana yol üzerinden merdiven olmaksızın erişim sağlanamadığı için girişlere kısmen erişilebilirlik söz konusudur. Bununla birlikte bütün girişler düzayak merdiven olmaksızın erişimi sağladığı için uygun bir tasarım olarak değerlendirilmiştir. Yapıya merdivensiz giriş ayrıca bazı kullanıcı gruplarının göz ardı edilmediğini göstermekte olup, farklı kullanıcı grupları için erişim sağlamaktadır. Mekânda kolaylaştırıcı öge olarak tanımlanan kent mobilyaları da mekânın bir girişine bitişik olarak bir arada konumlandırılmış ve erişilebilir olarak değerlendirilmiştir ancak hiçbiri değişik yüksekliklere adapte olamamaktadır. Yaya yürüyüş güzergâhında kullanılan malzemeler herkes için kullanılabilir nitelikte (kaymaz, sabit ve sağlam) ve su birikmesini engeller özelliindedir. Ancak yönlendirme işaretlerinin bulunmayışı herkes için tasarıma uygun değildir.



Resim 5.33: Bedesten Girişleri Üstten Görünüm, Erişilebilir Düzayak Girişi ve Döşeme Malzemeleri

Kaynak: Çenet Arşivi, 2013 E.T: 13.10.2012

Nirengiler ve Yakın Çevresi İle İlgili Sorunlar: Son inceleme noktası olan Bedesten’de bulunan kapıların mesafeleri yapılan gözlemler sonucu herkes için tasarıma uygun bulunmuş ancak sadece bir girişe ana yoldan merdiven olmaksızın erişim sağlanamadığı için, girişlerin tümünün erişilebilirliği söz konusu değildir. Bu yüzden bütün girişlerin erişilebilirliği kısmen uygun olarak değerlendirilmiştir. Bedesten’e giriş kapıları otomatik açılabilir değildir ancak tarihi bir yapıya kendi tarihi kimliğini bozan, cam giydirme tekniği ile tasarlanmış kapılar eklenmiştir. Bedesten’in karşılama alanı olarak ifade edilebilecek belli yönlerdeki giriş kapılarında veya yakınlarında yön bulmak için belirli noktalara tabelalar yerleştirilmemiştir ve bu nedenle uygun olmayan bir tasarım olarak değerlendirilmiştir. Beklemek zorunda olan insanlar için Bedesten içinde olmayan ama girişlerine bitişik olarak dinlenme yerleri bulunmaktadır. Mekânın bir girişinin karşısında bir arada konumlandırılmış olarak bulunan telefon, çöp kutusu gibi olanaklardan diğer girişlerin faydalanması zor olduğu için bu madde kısmen uygun olarak değerlendirilmiştir. Mekânda erişim güzergâhında bulunan kapıların genişliği uygun olarak değerlendirilmiştir ancak tesisin bütün kapılarının erişilebilirliği kısmen olarak işaretlenmiştir. Çünkü ana yoldan bir girişe merdiven olmaksızın erişim sağlanamamaktadır.



Resim 5.34: Bedesten'in Ana Yol Üzerinden Merdivenle Ulaşılabilir Giriş Kapısı, Tarihi Kimliğini Bozan Kapısı ve Giriş Kapısı Karşısında Konumlandırılan Telefon Kulübeleri

Kaynak: Çenet Arşivi, 2013 E.T: 13.10.2012

Sınır Ögeleri ve Güvenlik Sağlayan Ögeler İle İlgili Sorunlar: Tarihi Kent Merkezinde son inceleme noktası olan Bedesten'de veya çevresinde ziyaretçiyi yapıya yönlendiren bilgi ve yön tabelasına rastlanmamış bu yüzden bu maddenin alt başlıkları uygun olmayan bir tasarım olarak değerlendirilmiştir. Alanda güvenlikle ilgili herhangi bir tedbire de rastlanmamıştır ancak mekana ait gece aydınlatması bulunmakta ve uygun bir tasarım olarak değerlendirilmektedir. Alanda acil alarm sistemleri ve genel rehberlik ve yönlendirme sistemleri ile ilgili bir çalışmaya rastlanmadığından dolayı bu maddeler de uygun olmayan niteliktedir.

Bölgeler (Açık Alandaki Faaliyetler) İle İlgili Sorunlar: Son inceleme noktası olan Bedesten'de ki açık alandaki faaliyetler ile ilgili başlık değerlendirmeye alınmamıştır. Çünkü bu mekân kapalı alan faaliyetlerinin yapıldığı, kapalı kamusal bir mekândır.

Düğüm Noktaları İle İlgili Sorunlar: Bedesten'in giriş noktaları trafiğe kapalı yaya yolları üzerinde olup, alanda yapılan gözlemler sonucu giriş kapılarına yakın herhangi bir indirme bindirme alanına rastlanmamıştır. Mekâna gelen ziyaretçi ya da alışveriş yapmak için gelen kişi alana yakın herhangi bir durakta inip yürüyerek çarşıya ulaştığı için uygun bir tasarım olarak değerlendirilmemiştir.

5.6.2. Çalışma Alanında Herkes İçin Tasarım İlkelerinin İncelenmesi İçin Sistematik Bir Yaklaşım

	skor	yüzde	incelenen nokta
BÖLÜM 1- YOLLAR İLE İLGİLİ SORUNLAR			
Giriş Noktaları			
Mekâna sadece 1adet yaya erişim noktasından erişilebilirlik	0	0	6
Birden fazla yaya erişim noktasından erişilebilirlik	6	100	6
Bütün temel erişim noktalarına erişilebilirlik	3,5	58	6
	Toplam		158
	Yüzde		52
	(max. Elde edilebilir skor 6 dır, 100 ü temsilen)		
Park			
Yeterli sayıda park alanı bulunması	2	33	6
Güzergâhların park etmiş araçların arkasından geçmemesi	3	50	6
Farklı kullanıcı grupları için park önceliğine göre girişe yakınlık	0	0	6
	Toplam		83
	Yüzde		27
	(max. Elde edilebilir skor 6 dır, 100 ü temsilen)		
Yaya Yolları			
Faaliyet alanlarına ve girişlere yol boyunca erişilebilirlik	5,5	78	7
Her tesise merdiven olmaksızın devam eden yollar ile erişilebilirlik	3	42	7
Faaliyet alanlarına ve girişlere farklı kullanıcı grupları için alternatif erişim seçenekleri sunulması	4	57	7
	Toplam		177
	Yüzde		59
	(max. Elde edilebilir skor 7 dır, 100 ü temsilen)		
Kolaylaştırıcı Öğeler			
Kolaylaştırıcı öğelerin erişilebilirliği	3	42	7
Kolaylaştırıcı öğelerin değişik yüksekliklerde yada ayarlanabilir olması	0	0	7
Kolaylaştırıcı öğelerin gruplandırılıp, uygun bir yerde konumlandırılması	4,5	64	7
	Toplam		106
	Yüzde		35
	(max. Elde edilebilir skor 7 dır, 100 ü temsilen)		

Yürüyüş Yüzeyleri				
Yürüyüş yüzeylerinin sabit, sağlam, kaymayan, düşme tehlikesi olmayan şekilde yapılmış olması	7	100	7	
Yürüyüş yüzeylerinin su birikmeyecek şekilde yapılması	7	100	7	
Yürüyüş yüzeylerinde yönlendirme işaretlerinin bulunması	0	0	7	
	Toplam		200	
	Yüzde		66	
	(max. Elde edilebilir skor 7 dir, 100 ü temsilen)			

BÖLÜM 2- NİRENGİLER VE YAKIN ÇEVRESİ İLE İLGİLİ SORUNLAR

Giriş				
Kapı genişliklerinin, açılma mesafelerinin uygunluğu ve kolay açılabilirliği	5	100	5	
Bütün girişlerin erişilebilirliği	2	40	5	
Ana girişlerin otomatik açılabilir oluşu	0	0	5	
	Toplam		140	
	Yüzde		46	
	(max. Elde edilebilir skor 5 dir, 100 ü temsilen)			
Karşılama Alanı				
Yön bulma bilgilerinin görsel, işitsel ve dokunsal olarak sağlanmış olması	0	0	7	
Beklemek zorunda olan insanlar için oturma yerlerinin oluşu	4	57	7	
Tuvalet yada telefon, çöp kutusu gibi olanaklara rahat erişim	3,5	50	7	
	Toplam		107	
	Yüzde		35	
	(max. Elde edilebilir skor 7 dir, 100 ü temsilen)			
Kapılar				
Erişim güzergahındaki kapıların yeterli genişlikte oluşu, manevra kabiliyeti ve kolay açılabilirliği	5	100	5	
Bina ve tesisin bütün kapılarının erişilebilirliği	1,5	30	5	
Ana girişlerde otomatik kapıların bulunması	0	0	5	
	Toplam		130	
	Yüzde		43	
	(max. Elde edilebilir skor 5 dir, 100 ü temsilen)			

BÖLÜM 3- SINIR ÖGELERİ VE GÜVENLİK SAĞLAYAN ÖGELER İLE İLGİLİ SORUNLAR

Bilgi ve Yön Tabelaları				
Yön tabelalarında büyük, orantılı, açık ve okunması kolay yazı tipleri seçilmesi	0	0	7	
Belirgin ve önemli yerlerdeki yön tabelalarının iyi aydınlatılması ve işe yarar olması	0	0	7	
Tabelaların semboller ve farklı diller içermesi	0	0	7	
	Toplam		0	
	Yüzde		0	
	(max. Elde edilebilir skor 7 dir, 100 ü temsilen)			
Güvenlik Sistemleri				
Güvenlik sisteminin mevcut oluşu	2	28	7	
Kritik yerlerde acil haberleşme cihazlarının bulunması	0	0	7	
Bina girişinin doğrudan yada kamera ile izlenebilmesi	0	0	7	
Aydınlatma	6	85	7	
	Toplam		113	
	yüzde		28	
	(max. Elde edilebilir skor 7 dir, 100 ü temsilen)			
Acil Alarm Sistemleri				
Kontrol düğmelerinin erişilebilir ve kapalı yada açık elle bile müdahale edilebilir oluşu, tekerlekli sandalye ile erişilebilirliği	0	0	7	
Tüm uzak alanlarda iki yönlü acil iletişim bulunması	0	0	7	
Sistemin kullanıcılarının bina tahliyesi sırasında güvenli yerlere yönlendirilebilir oluşu	0	0	7	
	Toplam		0	
	yüzde		0	
	(max. Elde edilebilir skor 7 dir, 100 ü temsilen)			
Genel Rehberlik ve Yönlendirme Sistemleri				
Destekli dinlenme sistemlerinin varlığı (gerektiğinde yardım edilebilen, yönlendirebilen, çağrı merkezi gibi)	0	0	7	
Sesli ve görsel modları ile yönlendirme	0	0	7	
Mevcut bilgilere farklı hizmet seçenekleri ile erişim (WiFi, broşür vb.)	0,5	0	7	
	Toplam		0	
	Yüzde		0	
	(max. Elde edilebilir skor 7 dir, 100 ü temsilen)			

BÖLÜM 4- BÖLGELER (AÇIK ALANLARDAKİ FAALİYETLER) İLE İLGİLİ SORUNLAR

Dış Mekan Faaliyetleri				
Tüm tesislere erişilebilir yaya yollarıyla ulaşım	2,5	50	5	
Uzun süre kalan insanlar için oturma yerlerinin varlığı	3	60	5	
Aşırı güneş ve şiddetli yağıştan insanların korunması	4	80	5	
	Toplam		190	
	Yüzde		63	
	(max. Elde edilebilir skor 5 dir, 100 ü temsilen)			
Sergi Mekanları				
Erişilebilir yürüyüş yollarının, alternatif açıklayıcı görsel bilgi sistemlerinin, erişilebilir yükseklik ve mesafelerde interaktif cihazların varlığı	1	50	2	
Sergi boyunca değişik yerlerde oturma alanlarının varlığı	2	100	2	
Büyük sergilerde bilgilerin aktarılması için farklı dil seçeneklerinin sunulması	0	0	2	
	Toplam		150	
	Yüzde		50	
	(max. Elde edilebilir skor 2 dir, 100 ü temsilen)			
Umumi Tuvaletler				
Kapıların, dolaşım alanlarının, aksesuarların ve tutunma barlarının uygunluğu	0	0	3	
Tesisatların ve tutunma barlarının uygunluğu	0	0	3	
Kadın tuvaletlerinde oturaklı tuvaletlerin bulunması	0	0	3	
	Toplam		0	
	Yüzde		0	
	(max. Elde edilebilir skor 3 dir, 100 ü temsilen)			

BÖLÜM 5- DÜĞÜM NOKTALARI İLE İLGİLİ SORUNLAR

Yolcu İndirme Bindirme Alanları				
Bir adet erişilebilir indirme-bindirme alanı	4	57	7	
İndirme-bindirme alanının ana girişe bitişik olması	1	14	7	
İndirme-bindirme alanının hava koşullarına karşı koruma durumu	2	28	7	
	Toplam		99	
	Yüzde		33	
	(max. Elde edilebilir skor 7 dir, 100 ü temsilen)			

Tablo 5.3: Çalışma Alanındaki Herkes İçin Tasarım İlkelerinin İncelenmesi İçin Sistematik Bir Yaklaşım

Edirne tarihi kent merkezinde 7 ayrı mekânda kentsel tasarım öğelerinin (yollar, sınırlar, nirengiler, düğüm noktaları, bölgeler) herkes tarafından erişilebilir ve kullanılabilir olup olmadığı yerinde yapılan gözlemlerle belirlenmiştir. Bu gözlemler 5.6.1 bölümünde tek tek ifade edilmiştir. Bu gözlemlerin daha kolay anlaşılabilmesi ve öneri geliştirme aşamasında kamu kaynaklarının israfının önlenmesi için kentsel tasarım öğeleri bazında herkes için tasarıma uygunluğun yüzdesel karşılıkları bulunmuştur. İncelenen kentsel tasarım öğesinin alt bileşenleri 7 ayrı tarihi mekânda uygun (1), kısmen uygun (0,5) ve uygun değil (0) olarak sınıflandırılmış ve parantez içinde belirtilen değerler atanmıştır. Bu değerlerin toplanması da ilgili öğenin herkes için tasarıma uygunluğunun yüzdesel ifadesini oluşturmuştur. (Tablo 5.3) Başka bir ifadeyle, yollar ana başlığında alana giriş alt bileşeni % 52 seviyesinde herkes için tasarıma uygundur. Yollar öğesinde en az uygun görülen alt bileşen % 27 oranıyla otoparklardır. En uygun görülen bileşen ise % 66 ile yürüyüş yüzeylerinde görülmüştür. Kısa süre önce tarihi merkezde yaya alanlarının kaplamaları değiştirilmiş, yenileme sırasında kullanılan malzemeler genel olarak herkesin kullanıma uygun seçilmiştir. Bu da oransal olarak yollar öğesinde yüzey malzemelerinin herkes için erişime daha elverişli bulunmasına neden olmuştur. Alanda bulunan çeşme, telefon kulübesi, çöp kutusu gibi kent mobilyalarının herkesin kullanımına uygun, değişik yüksekliklerde ve erişilebilir konumda olmaması nedeniyle yollarla ilgili incelenen diğer alt başlıklardan olan kolaylaştırıcı öğeler %35 oranı ile herkes için tasarıma en az uygun görülen diğer bir alt başlıktır.

Sonuçta, kentsel tasarım öğelerinden yollar Edirne tarihi kent merkezinde yapılan incelemelerde herkes için tasarıma yeterince uygun bulunmamıştır. % 45-50 seviyelerinde uygunluğu tespit edilen alt öğelerin tarihi çevrenin özgünlüğü korunarak eksik olan noktalarının yenilenmesi gereklidir.

Nirengiler ve yakın çevresi ile ilgili alt başlıklar yüzdesel olarak incelendiğinde; girişler %46 oranı ile herkes için tasarıma en uygun bileşendir. Karşılama alanları ziyaretçiyi alandaki nirengilere yönlendiren tabelaların yetersizliği ve herkes için tasarıma uygun olmayışı başta olmak üzere nirengilerin çevresinde bekleme yerlerinde

dinlenme birimlerinin herkes için tasarıma uygun olmayışı nedeniyle %35 oranında değerlendirilmiştir. Diğer bir alt başlık olan kapılar %43 oranında herkes için tasarıma uygundur. Bu yüzdesel oranın düşük olmasının nedeni alanda bazı kapıların merdiven olmaksızın erişilebilirliğinin söz konusu olmamasıdır.

Sonuçta, kentsel tasarım öğelerinden nirengiler ve bu öge ile birlikte incelenen yakın çevreleri herkes için tasarıma yeterince uygun bulunmamıştır. % 40-45 seviyelerinde uygunluğu tespit edilen alt öğelerin tarihi çevrenin özgünlüğü korunarak yenilenmesi gereklidir.

Sınır öğeleri ve güvenlik sağlayan öğeler ile ilgili alt başlıklar yüzdesel olarak incelendiğinde; bu tarihi kent merkezinde bulunan bilgi ve yön tabelalarının herkes için tasarım prensiplerinin hiçbirine uygun tasarlanmadığı görülmüş ve oran olarak %0 oranı elde edilmiştir. Güvenlik sağlayan öğelerle ilgili güvenlik sistemleri alt başlığı incelendiğinde incelenen her noktada bir bekçi güvenliği sağlamaktadır. Bu yüzden en uygun alt başlık %28 oranı ile güvenlik sistemleridir. Bu tarihi merkezde bekçi hariç ayrıca bir güvenlik önlemi alınmamıştır. Diğer bir alt başlık olan acil alarm sistemi de bu tarihi yapıda bulunmamakta ve %0 olarak saptanmıştır. Genel rehberlik ve yönlendirme sistemi alt başlığı incelendiğinde ise sadece Eski Cami’de İngilizce olarak bir tabelaya rastlanmış olup, genel değerlendirme yüzdesi %0’dır.

Sonuçta, kentsel tasarım öğelerinden sınır öğeleri ve güvenlik sağlayan öğelerle ilgili alanda pek bir çalışmaya rastlanmamıştır. Bu yüzden % 5-10 seviyelerinde oranı tespit edilen alt öğelerin tarihi çevrenin özgünlüğü korunarak ele alınıp yeniden değerlendirilmesi ve buna uygun çalışmalar yapılması gereklidir.

Bölgeler (Açık alanlardaki faaliyetler) ile ilgili alt başlıklar yüzdesel olarak incelendiğinde; sergi mekânları %50 oranı ile herkes için tasarıma uygun bileşendir. Sergi mekânları sadece 2 noktada incelenmiştir. İncelenen bu noktalar açık kamusal alanlardır ve bu açık kamusal alanlarda yapılan sergilerin herkes için tasarım prensiplerine uygunluk seviyesi yüksektir. İncelenen bir diğer alt başlık da %63 oranında hesaplanan dış mekân faaliyetleri olup, tasarıma en uygun bileşendir. Alandaki

bütün noktalardaki dış mekânlarda dinlenme birimlerinin hava koşullarına karşı korunması gerekmektedir. Son başlık olan umumi tuvaletler yüzdesi %0 olarak saptanmıştır. Bunun nedeni inceleme yapılan noktalarda tuvaletlerin yetersizliği ve herkes için tasarım prensiplerine uygun olmayışıdır.

Sonuçta, kentsel tasarım öğelerinden bölgeler (Açık alanlardaki faaliyetler) ile ilgili çalışmalar diğer incelenen başlıklardaki çalışmalardan herkes için tasarım prensiplerine uygunluk açısından daha iyi durumdadır. Bölgeler ile ilgili başlıkta incelenen umumi tuvaletler herkesin kullanımına uygun olarak ve bu tarihi kent merkezinin ihtiyacını karşılayacak sayıda, tarihi çevrenin özgünlüğü korunarak yeniden düzenlenmelidir.

Düğüm noktaları ile ilgili alt başlık olan yolcu indirme bindirme alanları yüzdesel olarak incelendiğinde ; %33 oranı ile herkes için tasarıma uygundur. Bu oranın düşük olmasının nedeni incelenen birçok noktada erişilebilir bir yolcu indirme bindirme alanı olmasına karşın bu alanlar hava koşullarına karşı korumasızdır ve ana girişe bitişik değildir.

Sonuçta, kentsel tasarım öğelerinden düğüm noktaları Edirne tarihi kent merkezinde yapılan incelemelerde herkes için tasarıma yeterince uygun bulunmamıştır. % 33 seviyesinde uygunluğu tespit edilen alt öğelerin tarihi çevrenin özgünlüğü korunarak yenilenmesi gereklidir.

6. BULGULAR VE ÖNERİLER

Bu tez çalışmasında, Edirne tarihi kent merkezinin toplumdaki farklı kullanıcı gruplarınca kullanılabilir olup olmadığı tespit edilmiş ve tarihi merkeze zarar vermeden daha fazla bireyin kullanımına uygun hale getirilmesi için öneriler geliştirilmiştir. Tarihi çevrelerde yapılacak her türlü değişiklik, mekânın özgünlüğü korunarak yapılmalıdır. Dünyada bu konuda olumlu pek çok örnek mevcuttur. Bu bağlamda Edirne tarihi kent merkezinde herkes için tasarıma uygun iyileştirmeler şunlardır:

6.1. Yollar Bileşeni İçin Çözüm Önerileri:

Selimiye Cami'nin bütün temel noktalarına erişimi sağlayan yollarda bulunan merdivenlerin herkesin kullanımına uygun olması ve düz bir şekilde giriş sağlaması için tarihi yapının özgünlüğü korunarak, merdiven basamaklarının yanına rampalar eklenmelidir. Böylece hareket kısıtlılığı yaşayan bireyler de caminin bütün noktalarına erişebilirler. Cami için tasarlanan otopark alanında farklı kullanıcı grupları için girişe yakınlık düşünülmelidir. Çeşme, telefon kulübesi ve çöp kutuları gibi kolaylaştırıcı öğeler farklı kullanıcı grupları da düşünülerek değişik yüksekliklerde ayarlanabilir olmalıdır. Selimiye Cami'ne erişimi sağlayan yolların yürüyüş yüzeyleri malzeme açısından herkesin kullanımına uygun olmakla birlikte bu güzergâhlara uygun yönlendirme tabelaları konulmalıdır.

Selimiye Cami Önündeki Yeşil Alan'da bulunan tüm yaya yolları merdiven olmaksızın erişimi sağlayamamaktadır. Bu yüzden bu alanda bulunan yaya yollarındaki merdivenlerden hariç olarak hareket kısıtlılığı yaşayan farklı kullanıcı grupları için rampalar tasarlanmalıdır. Cami önünde bulunan bu açık kamusal alanın yeterli sayıda otopark alanı bulunmadığı için otopark alanı yeniden düzenlenmeli ve genişletilmelidir. Ayrıca otopark alanında farklı kullanıcı grupları için girişe yakınlık düşünülmelidir. Alandaki yaya yollarına yönlendirme işaretleri konulmalıdır. Ayrıca alana yakın bir yerde konumlandırılan kent mobilyalarının değişik yüksekliklere adapte edilmesi gerekmektedir.

Eski Cami'nin bir girişine erişim sağlayan yaya yolları düzayak iken diğer girişine erişim sağlayan yol merdivenlerden oluşmaktadır. Bu merdivenlerin yanına farklı kullanıcı gruplarına hizmet etmek amacıyla tarihi yapının özgünlüğü korunarak rampa eklenmelidir. Camiye gelen ziyaretçiler için cami yakınında bir otopark alanı tasarlanıp, bu otopark alanında da farklı kullanıcı grupları için girişe yakınlık düşünülmelidir. Caminin yakınında konumlandırılan telefon kulübeleri, ön kısımda bulunan abdest alma için kullanılan çeşmeler herkesin kullanımına uygunluk sağlamak için değişik yüksekliklerde ayarlanabilir şekilde düzenlenmelidir. Ayrıca camiye erişimi sağlayan yol güzergâhlarına herkes için tasarım prensiplerine uygun yönlendirme tabelaları konulmalıdır.

Üç Şerefeli Cami'nin bir yaya girişi bulunmaktadır. Bu yaya girişine de merdiven olmaksızın erişim sağlanamamaktadır ve farklı kullanıcı grupları için kullanım göz ardı edilmiştir. Yapının tarihi özgünlüğüne zarar vermeden, merdivenin yanına rampa eklenmelidir. Cami girişinin karşısında camiye gelen ziyaretçiler için yeterli sayıda cep şeklinde tasarlanmış bir otopark alanı bulunmaktadır. Bu nedenle aracını park eden ziyaretçinin camiye erişimini sağlayan yaya yolu güzergâhı park etmiş araçların arkasındadır. Bu yaya güzergâhının park etmiş araçların arkasından olması herkes için tasarıma uygun değildir. Otopark biçiminin ya da camiye erişimi sağlayan yaya güzergâhının yönünün değiştirilmesi gerekmektedir. Ayrıca otopark alanında düzenleme yapılırken farklı kullanıcı gruplarının girişe yakınlığı göz önünde bulundurulmalıdır. Cami ziyaretçileri için uygun bir yere konumlandırılmış telefon kulübeleri yerleştirilmelidir. Yol güzergâhlarına camiye yönlendirmeyi sağlayan tabelalar konulmalıdır.

Ali Paşa Çarşısı'nın birden çok yaya girişi bulunmaktadır ancak sadece bir kaçı herkes için erişilebilir konumdadır. Taşıt trafiğine kapalı yaya yolu üzerinde bulunan orta kapıda bulunan merdivenler herkesin erişimi için uygun değildir. Buraya ve diğer merdiven olmaksızın erişimin sağlanamadığı kapılara yapının tarihi kimliği korunarak rampalar eklenmelidir. Ali Paşa Çarşısı'na alışveriş için gelen bireyler veya buraya ziyaret için gelen yerli veya yabancı turistler için araçlarını park edebileceği bir otopark

alanı mevcut değildir. Bu nedenle bu tarihi merkezde bulunan tarihi alış veriş mekanına hizmet eden yeterli sayıda otopark alanı tasarlanmalıdır. Kent merkezinde ziyaretçiyi Ali Paşa Çarşısı'na yönlendiren tabelalar konulmalıdır.

Ali Paşa Çarşısı Önündeki Trafiğe Kapalı Yaya Yolu'nun bütün girişleri erişilebilir ve düzayak konumdadır. Ancak bu yolun çevresi de trafiğe kapalı yaya yolları ile çevrelendiği için bu yola hizmet eden bir otopark alanı bulunmamaktadır. Bu yüzden otoparka uzaklığın gelen ziyaretçi için minimuma indirilmesi gerekmektedir. Alanda bulunan telefon kulübeleri uygun bir yerde ve erişilebilir konumdadır ancak bunlar değişik yüksekliklerde farklı kullanıcı grupları içinde ayarlanabilir olmalıdır. Tarihi kent merkezinde trafiğe kapalı olan bu alanda, kent merkezinde bulunan nirengi noktalarına ziyaretçiyi yönlendiren ve herkesin kullanımına uygun olan tabelalar konulmalıdır.

Bedesten'in faaliyet alanlarına ve bütün tesislerine düzayak ve merdivensiz bir şekilde ulaşım sağlanırken, ana caddeye bakan kapısına caddeden erişim merdiven olmaksızın sağlanamamaktadır. Bu merdivenin yanına farklı kullanıcı grupları için rampa eklenmelidir. Bedesten'in tüm girişleri yaya yolları ile çevrelendiğinden yapıya yakın bir otopark alanı tasarlanmamıştır. Ancak otopark alanlarına ulaşım minimum uzaklığa indirilmelidir. Bedesten'in bir kapısının karşısında bulunan telefon kulübeleri değişik yüksekliklerde ayarlanabilir olmalıdır. Bedesten'i çevreleyen yaya yolu yürüyüş güzergâhlarının uygun yerlerine ziyaretçiyi Bedesten'e yönlendiren tabelalar konulmalıdır.

6.2. Nirengiler ve Yakın Çevresi Bileşeni İçin Çözüm Önerileri:

Selimiye Cami'nin kapılarının açılma mesafeleri yeterli genişlikte olup, ana girişlere tarihi yapının özgünlüğünü korumak için otomatik kapı konulmamıştır ancak bütün girişlerinin erişilebilirliği sağlanmalıdır. Ayrıca camide ve yakın çevresinde yön bulma bilgileri görsel, işitsel ve dokunsal olarak sağlanmalıdır. Cami avlusunda beklemek zorunda olan insanlar için oturma birimleri konulmalıdır. Cami avlusundaki

çeşmeler farklı kullanıcı grupları da düşünülerek ve yapının tarihi kimliği korunarak yeniden düzenlenmelidir.

Selimiye Cami Önündeki Yeşil Alan'da alana gelen ziyaretçiler için camiye yönlendirmeyi sağlayan tabelalar konulmalıdır.

Eski Cami'nin tüm girişleri erişilebilir konumda olmalıdır. Ayrıca kolaylaştırıcı öğelerden telefon kulübeleri camiye belli bir mesafede Bedesten ile ortak kullanılabilir konumda bulunmaktadır. Eski Cami'ye gelen ziyaretçiler için de cami yakınında telefon kulübeleri konulmalıdır. Cami çevresinde yön bulma bilgileri görsel, işitsel ve dokunsal olarak sağlanmalıdır.

Üç Şerefeli Cami'nin mevcutta bulunan tek girişi yapılacak çalışmalarla erişilebilir konuma getirilmelidir. Ayrıca cami avlusunda beklemek zorunda olanlar için oturma birimleri konulmalıdır. Camide ve yakın çevresinde yön bulma bilgileri görsel, işitsel ve dokunsal olarak sağlanmalıdır.

Ali Paşa Çarşısı'nın bütün girişlerinin erişilebilirliği sağlanmalıdır. Çarşı içinde ve çevresinde yön bulma bilgileri görsel, işitsel ve dokunsal olarak sağlanmalıdır. Ayrıca çarşı içerisinde dinlenmek için oturma birimleri konulmalıdır.

Ali Paşa Çarşısı Önündeki Trafiğe Kapalı Yaya Yolu'nda dinlenme birimleri ve bütün girişlerin erişilebilirliği mevcuttur. Ancak burada da yön bulma bilgilerinin görsel, işitsel ve dokunsal olarak sağlanması gerekmektedir.

Bedesten'in yapı girişleri düzayak tasarıma sahip olmakla birlikte yapıya sonradan yapılan ve yapının tarihi kimliğine zarar veren cam giydirme kapılar yapılmıştır. Bu kapıların değiştirilip açılma mesafeleri herkesin kullanımına uygun ve yapının tarihinin özgünlüğüne zarar vermeyen kapılar yapıya eklenmelidir. Ayrıca bu mekânda ve çevresinde de yön bulma bilgileri görsel, işitsel ve dokunsal olarak sağlanmalıdır.

6.3. Sınır Ögeleri ve Güvenlik Sağlayan Ögeler Bileşeni İçin Çözüm Önerileri:

Alanda genel bir değerlendirme yapılacak olursa; Selimiye Cami, Selimiye Cami önündeki yeşil alan, Eski Cami ve Üç Şerefeli Cami bir bekçi ile güvenliğini sağlamaktadır. Buna ek olarak ayrıca bir güvenlik önlemi alınmamıştır. Ali Paşa Çarşısı ve Bedesten gibi tarihi nitelikte olan çarşılar da bekçi bile bulunmamaktadır.

Tarihi kent merkezini oluşturan tüm bu tarihi yapılara acil haberleşme cihazları konulmalı, girişler doğrudan kamera ile izlenebilmeli, acil alarm sistemleri kurulmalı ve bu sistemin kontrol düğmeleri tekerlekli sandalye ile erişilebilir olmalıdır. Ayrıca söz konusu tarihi merkezde bulunan tarihi nitelikteki yapıların iç mekânlarında gelen ziyaretçilere mekanın tanıtımıyla ilgili bilgi verecek, sesli ve görsel modlarla ziyaretçiyi yönlendirecek sistemler kurulmalıdır. Tarihi kent merkezinde bulunan tarihi yapılarda gece aydınlatmasına ve yapıların algılanabilirliğine genel olarak dikkat edilmiştir.

6.4. Bölgeler (Açık Alandaki Faaliyetler) Bileşeni İçin Çözüm Önerileri:

Selimiye Cami'nin dış mekân faaliyetlerinde tüm tesise erişilebilir yaya yollarıyla erişim sağlanmalıdır. Camide bulunan tuvaletler herkesin kullanımına uygun değildir. Tuvaletlerin kapılarının, dolaşım alanlarının ve tutunma barlarının uygunluğu farklı kullanıcı gruplarına göre dizayn edilmelidir. Kadın tuvaletlerine oturaklı tuvaletler eklenmelidir. Ayrıca camide engelliler için wc yapılmalıdır.

Selimiye Cami Önündeki Yeşil Alan'da uzun süre alanda kalan insanlar için oturma birimleri bulunmaktadır ancak aşırı güneş ve şiddetli yağıştan insanları korumak için bir önlem alınmamıştır. Bu yüzden bu açık alanda hava koşullarına karşı gerekli önlemler alınmalıdır. Selimiye Cami önünde bulunan bu açık kamusal alanda hafta sonları ziyaretçilerin yoğun olduğu dönemlerde sergi mekânları kurulmaktadır. Bu sergi mekânlarına bilgilerin aktarımı için, alternatif açıklayıcı görsel bilgi sistemlerinin, sesli ve görsel sunumların, erişilebilir yükseklik ve mesafelerde interaktif cihazlar

konulmalıdır. Sergi mekânları arasında herkesin kullanımına uygun yürüyüş yolları bulunmalıdır.

Eski Cami'nin kendi bünyesinde ziyaretçileri için tuvaletleri bulunmamaktadır. Camiye gelen ziyaretçiler cami yakınındaki genel tuvaletleri kullanmaktadırlar. Ancak bu tuvaletler de herkesin kullanımına uygun değildir. Caminin kendi bünyesinde bulunan ve herkes için tasarım prensiplerine uygun tuvaletler tasarlanmalıdır.

Üç Şerefeli Cami'nin avlusunda uzun süre kalan insanlar için oturma birimleri düzenlenmelidir. Ayrıca caminin tuvaletlerinde herkesin kullanımına uygun bir şekilde yeniden düzenlemeye gidilmelidir.

Ali Paşa Çarşısı Önündeki Trafığe Kapalı Yaya Yolu'nda bulunan oturma birimleri hava koşullarına karşı korunmalıdır. Ayrıca bu alanda belli zamanlarda yapılan sergilere bilgilerin aktarımı için, alternatif açıklayıcı görsel bilgi sistemlerinin, sesli ve görsel sunumların, erişilebilir yükseklik ve mesafelerde interaktif cihazlar konulmalıdır.

6.5. Düğüm Noktaları Bileşeni İçin Çözüm Önerileri:

Selimiye Cami'nin otopark alanı hava koşullarına karşı korunmalıdır. Ayrıca bu alanı kullanacak hareket kısıtlılığı yaşayan bireyin, alanın ana girişe bitişik olmamasından dolayı güçlük çekmesini önlemek için düzenlemeler yapılmalıdır.

Selimiye Cami Önündeki Yeşil Alan'da yeterli sayıda otopark bulunmadığı için araçlar yol kenarlarına araçlarını bırakmakta ve trafiğin akışını güçleştirmektedir. Bu nedenle burada bulunan mevcut otopark genişletilmelidir. Ayrıca farklı kullanıcı grupları için otoparktan alana ulaşım ayrıca düşünülmelidir.

Eski Cami'nin otopark alanı bulunmamakla birlikte buraya yakın toplu taşıma araçlarının da durak noktası bulunmamaktadır. Camiye hareket kısıtlılığı yaşayan bireylerin toplu taşıma aracı ile ya da kendi özel aracı ile ulaşımı sağlanmalıdır. Cami çevresi yaya yollarından oluştuğu için cami yakınına otopark düzenlemek mümkün

olmadığı için, camiye toplu taşıma ile erişimi sağlamak adına cami ana giriş kapısına yakın bir durak konulmalıdır.

Üç Şerefeli Cami'nin yeterli sayıda ziyaretçi otoparkı bulunmaktadır. Ayrıca cami ana giriş kapısına yakın bir durak bulunmakta ve hava koşullarına karşı korumalıdır.

Ali Paşa Çarşısı'nın ana caddeye bakan kapısına yürüme mesafesinde bulunan erişilebilir bir durak bulunmaktadır. Ayrıca bu durak hava koşullarına karşı korumalıdır. Ali Paşa Çarşısı'nın ön taraftaki kapıları trafiğe kapalı olan yaya yoluna bakmaktadır. Arka orta kapısı ise caddeye açılır ve buraya yakın bir otopark alanı düzenlenmelidir. Hareket kısıtlılığı yaşayan bireylerin çarşıya erişimi bu otoparktan sağlanabilir.

Ali Paşa Çarşısı Önündeki Trafiğe Kapalı Yaya Yolu'nda bu yol trafiğe kapalı bir yaya yürüyüş güzergâhı olduğundan dolayı buraya yakın bir toplu taşıma durağı ya da otopark alanı bulunmamaktadır. Hareket kısıtlılığı yaşayan bireylerin bu alana rahatça erişimini sağlayacak çalışmalar ve düzenlemeler yapılmalıdır.

Bedesten'in giriş kapıları yaya yürüyüş güzergâhında olduğu için ziyaretçi aracını yakın bir otoparka park edip yapıya yürüyerek gelmektedir. Ayrıca yapıya yakın bir toplu taşıma durağı da bulunmamaktadır. Hareket kısıtlılığı yaşayan engelli bireylerin için Bedesten'e erişimini sağlamak için yapıya en yakın noktada, erişilebilir bir indirme-bindirme alanı düzenlenmelidir.

7. SONUÇ

Herkes için tasarım, mümkün olduğu kadar bütün insanlar tarafından kullanılabilen ürün ve çevrelerin oluşum ve gelişimini sağlayan tasarım anlayışıdır. Herkes için tasarımın amacı, kullanıcıların yetenek ve yeterlilik düzeylerine bakılmaksızın herkes tarafından erişilebilir ve kullanılabilir ortamlar tasarlamaktır. Kişilerin farklı ihtiyaçları için farklı tasarımlar yapmak yerine herkes tarafından kullanılabilir yapı ve çevreler ortaya çıkarmak önemlidir. Tüm kullanıcı gruplarının ihtiyaçlarının bilinmesi ve bunların uygun evrensel çözümlerle birlikte ele alınması herkes için erişilebilir ve kullanılabilir tarihi kent merkezi anlayışını da beraberinde getirecektir. Evrensel yaklaşımla kullanıcı ihtiyaçları dikkate alınarak oluşturulan tarihi kent merkezlerinde bütün kullanıcı grupları alandan beklentilerini karşılayabilecektir.

Bu bağlamda Edirne tarihi kent merkezinde kentsel tasarım elemanlarının 7 noktada (Selimiye Cami, Selimiye Cami Önündeki Yeşil Alan, Eski Cami, Üç Şerefeli Cami, Ali Paşa Çarşısı, Ali Paşa Çarşısı Önündeki Trafığe Kapalı Yaya Yolu, Bedesten) herkes için tasarım ilkelerine uygunluğunun belirlenmesi ile elde edilen sorunlara bölüm 5.7.1.'de değinilmiş olup, bölüm 5.7.2.'de de bu sorunların rakamsal analizi yapılmıştır. Buna göre Edirne tarihi kent merkezinde kentsel tasarım elemanlarından yolların herkes için tasarıma uygunluğu en düşük %15 olarak belirlenmiştir. Bu oran yolların, alt bileşeni olan kolaylaştırıcı öğelerin değişik yüksekliklere ayarlanamamasından kaynaklanmaktadır. En yüksek oran ise yürüyüş yüzeylerinde %28 olarak belirlenmiştir. Bu da tarihi çevredeki yollarda yürüyüş yüzeylerinin sabit, sağlam, kaymayan malzemelerden yapılmış olmasıyla açıklanmaktadır. Çıkan verilere göre tarihi kent merkezini oluşturan kentsel tasarım elemanlarına yönelik çözüm önerileri 7 nokta için ayrı ayrı değerlendirilmiştir.

Çalışma alanında yapılan incelemeler sonucu;

- Tarihi kent merkezini oluşturan tarihi yapılara erişimi sağlayan yolların erişilebilirlik parametresi bakımından yeterli olmadığı görülmüştür. Yapılara girişte kot farkının bulunması ve farklı kullanıcı gruplarının erişiminin dikkate alınmaması herkes için tasarım anlayışına uygun değildir. Yapıların girişlerinin düzyak olmasına ve farklı kullanıcı grupları için alternatif erişim seçeneklerinin sunulmasına özen gösterilmelidir. Merdivensiz ulaşımın olmadığı yapı girişlerine ve açık kamusal alanlardaki merdivenli erişimin olduğu yollara rampalar eklenmelidir.
- Alanda yapılan teknik gözlemler sonucu, kullanılan zemin döşeme malzemesi farklı kullanıcı profillerinin kullanımları için uygun, güvenli bir hareket etme ve yürüyüş ortamı sunmakla birlikte; yeterli duymasal uyarma olmaması sebebiyle özellikle görme engelli kullanıcıların yön takibinde sıkıntı yaşatmaktadır.
- Güvenlik bakımından çalışma alanı, yetersiz bulunmuştur. Alanda tarihi nitelikte korunmaya değer yapıların bulunmasına rağmen bekçi haricinde herhangi bir güvenlik tedbiri alınmamıştır. Tarihi kent merkezini oluşturan yapılara girişlerinin doğrudan kamera sistemi ile izlenebildiği ve kritik yerlerde acil haberleşme cihazlarının bulunduğu güvenlik sistemleri oluşturulmalıdır.
- Tarihi kent merkezinde yeterli yönlendirme yapılmadığı için bu tarihi alan sosyalleşme potansiyelini tam olarak değerlendirememektedir. Sınır kenti olması açısından yabancı turistlerin de yoğun ilgi gösterdiği bu tarihi kent merkezinin belirgin ve önemli noktalarına, farklı dil seçenekleri de içeren, orantılı ve okunması kolay yazı tipi ile yazılmış tabelalar ve bilgi panoları konulmalıdır.
- Çalışma alanındaki Selimiye Cami'nin, Selimiye Cami önündeki yeşil alanın, Üç Şerefeli Cami'nin otoparklarının yeterli sayıda olduğu görülmüştür ancak bu otopark alanlarında farklı kullanıcı grupları için girişe yakınlık sağlanmamıştır. Otoparkların herkes tarafından kullanılabilir olması için mevcut otopark alanlarında yeniden düzenlemeye gidilmelidir. Bedesten, Eski Cami ve Ali Paşa Çarşısı'nın gelen

ziyaretçiler için bir otopark alanı bulunmamakla birlikte, bu yapıların tüm girişleri trafiğe kapalı yaya yolu üzerindedir. Dolayısıyla otopark alanlarında farklı kullanıcı grupları için girişe yakınlık ilkesi bu tarihi yapılarda mümkün olamamaktadır. Bu nedenle yapıların en az bir girişlerine yakın olan erişilebilir toplu taşıma olanağı sağlanmalıdır.

- Tarihi kent merkezini oluşturan tarihi yapılarının bütün bina ve tesislerinin kapıları yeterli genişlikte olup, herkesin kullanımına uygun bulunmuş ancak ana girişlerde otomatik açılabilir kapıların olmadığı gözlenmiştir. Girişlerde otomatik kapıların olmaması tarihi yapının özgün kimliğine zarar vermemek olarak değerlendirilmiştir. Öte yandan Bedesten'in sonradan eklenen cam giydirme giriş kapılarının da yapının tarihi kimliğine zarar verdiği görülmüştür. Bedesten'in kapılarının yapının kimliğine zarar vermeden yeniden düzenlenmesi ve bu düzenlemenin herkes için tasarıma uygun yapılması gerekmektedir.
- Tarihi kent merkezindeki yapıların karşılama alanı görevini üstlenen alanlarda beklemek zorunda kalan insanlar için dinlenme birimlerinin yetersiz olduğu ve hava koşullarına karşı korumasız olduğu görülmüştür. Kent merkezinde nirengi görevi üstlenen yapıların karşılama alanlarının çeşitli noktalarına hava koşullarına karşı tedbirleri alınmış dinlenme birimleri konulmalıdır.
- Tarihi kent merkezini oluşturan açık sergi alanlarında görsel bilgi sistemleri, erişilebilir yükseklik ve mesafelerde interaktif cihazlar kullanılmalıdır.
- Alanda bulunan umumi tuvaletlerin hiçbiri herkes için tasarım kriterlerine uymamaktadır. Bütün tuvaletler herkes için tasarım prensipleri göz önünde bulundurularak, yeniden düzenlenmelidir. Tesisatlar ve tutunma barlarının yeniden düzenlenmesi, kapıların, dolaşım alanlarının uygunluğu ve tuvaletlerin kullanılabilirliğinin sağlanması gereklidir.

Aslında Edirne tarihi kent merkezinde herkes için tasarıma yönelik yapılan tüm öneriler, titizlikle mekânın tarihi kimliğini gözeten ve ekonomik alanda da büyük yatırımlar gerektirmeyen detaylardan oluşmaktadır. Sözgelimi, yapı girişlerine merdivenlerin yanına rampaların konulması gibi.

Bu tez çalışmasını aynı zamanda, UNESCO'nun tarihi miras listesine de dahil olan Edirne tarihi kent merkezinin sosyal sürdürülebilirliğini de düşünen bir koruma yaklaşımıyla yenilenmesinde yerel yönetimlere de yol gösterici olacaktır. 7 ayrı noktada yapılan tespitler ve kapsayıcı olmayan uygulamalara ait geliştirilen öneriler tasarımda herkesin kullanıcı olabilmesi için bir klavuz oluşturmaktadır.

Herkesin erişim ve kullanımının sağlanmasını da kapsayan herkes için tasarım yaklaşımı; engelleri kaldıran, herkese bağımsızlık sağlayan, daha geniş seçenek ve çözüm sunan, bütün yaş, yetenek ve fizyolojik durumlardaki kullanıcıların ihtiyaçlarını dikkate alarak her kullanıcıya hitap eden fiziksel çevrelerin tasarlanmasıdır. Bu çevrelerden biri olan tarihi kent merkezlerinde de aynı anlayış ile çevrenin özgün yapısı da korunarak daha çok kullanıcıyı kapsamak hedefine erişilebilecektir.

KAYNAKLAR

Amerikan Engelliler Yasası Standartları (*ADA Standards for Accessible Design*)
Department of Justice, Code of Regulations, 1994

Aydemir, Ş., 2004. *Kentsel Alanların Planlaması ve Tasarımı*, Trabzon

Başbakanlık Türkiye İstatistik Kurumu, 2004, *Trafik kaza istatistikleri (karayolu) 2004*

Başbakanlık Engelliler İdaresi Başkanlığı, 2002. *Türkiye engelliler araştırması 2002*

Bragança, L., 2006. *Accessibility adaptation of a building in a historical city centre*,
POLIS/BAS Conference – 16 & 17 November 2006

Çağlayan, D. ve Gümüş, G., 2007. *Tasarım ve Özgürlük: Engelli İnsanlar ve Herkes İçin Tasarım*, TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi Dergisi, Ankara

Duncan, R. and Pace, R., 2000. *Affordable and Universal Homes*. The Center for
Universal Design, N.C.State University, Raleigh

Dostoğlu N., Şahin E., Taneli Y., 2009. *Tasarıma Kapsayıcı Yaklaşım: Herkes İçin Tasarım Evrensel Tasarım: Tanımlar, Hedefler, İlkeler*. Mimarlık, 347

Evcil, N., 2012. *Türkiye’de Mimarlık Eğitiminde Herkes İçin Tasarım*, mimar.ist dergisi,
sayı 45, İstanbul

Erdönmez, M. E., A. Akı, 2005. *Açık Kamusal Kent Mekânlarının Toplum İlişkilerindeki Etkileri*. Megaron, YTÜ Mim Fak Dergisi, Cilt: 1, Sayı: 1.

Erzen, Jale Nejdet., 2005. *Mimar Sinan Estetik Bir Analiz*, Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı Yayınları

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

Giritlioglu, C., 1998. *Şehirselle Mekan Ögeleri ve Tasarımı I*, İstanbul Teknik Üniversitesi Yayını, İstanbul

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Engelliler Müdürlüğü Arşivi

Knecht, B., 2004. Erişilebilirlikle İlgili Düzenlemeler ve Evrensel Tasarım Felsefesinin Esinlendirdiği Tasarım Süreci

Mace, R.L., 1998. “*A Perspective on Universal Design*”, Designing for the 21st Century: An International Conference on Universal Design, FAIA.

Necipoğlu, Gülru., 1985. ‘*The Süleymaniye Complex in İstanbul*’ (*İstanbul’da Süleymaniye Külliyesi*). s.92-117, 1985.

Preiser, W.F.E. and Ostroff, E., 2001. *Universal Design Handbook*, McGraw-Hill, New York

Sürmen, Ş., 1988. *Tekerlekli sandalye kullanan insanların hayatından tablolar ve bir mimarlık kılavuzu*, İstanbul Teknik Üniversitesi Yayınları, İstanbul

Story, M.F, Mueller, J.L. and Mace, R.L, 1998. *The Universal Design File: Designing for People of All Ages and Abilities*, The Center for Universal Design, N.C.State University, Raleigh

Steinfeld, E., 1994. *The Concept of Universal Design*. Center for Inclusive Design&Environmental Access, New York

The Center For Universal Design, 1998. *The Universal Design File: Designing for People of All Ages and Abilities*. The Center for Universal Design, N.C.State University, Raleigh

Tokay, Hale, 1994. “*Osmanlı Külliyelerinin Temel Özellikleri ve Günümüz Ortamında Değerlendirilmeleri*”, İstanbul, MSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi

Ülgen, Özgül, 2005. *Yüksek Lisans Tezi, İstanbul- Süleymaniye Bölgesinin Yeniden Değerlendirilmesi Mimari Tasarım Önerisi*, Yıldız Teknik Üniversitesi

Ülkeryıldız, Durmuş ve Arsan, Akış., 2009. Balıkesir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi, Cilt: 11, Sayı: 1.

Matin, Eric., 2008. Jim Gard’ner for the Technical, Advisory Committee of the Heritage Council of Victoria 2008.

İNTERNET KAYNAKLARI

- Anonim 1 : <http://www.devturkiye.org>
- Anonim 2 : <http://www.tdk.gov.tr>
- Anonim 3 : <http://www.udeducation.org>
- Anonim 4 : <http://www.ncsu.edu>
- Anonim 5 : <http://birkekoca.blogspot.com>
- Anonim 6 : <http://www.engellilersitesi.com>
- Anonim 6 : <http://www.maximiles.com.tr>
- Anonim 7 : <http://tr.wikipedia.org>
- Anonim 8 : <http://www.edirne.gov.tr>
- Anonim 9 : <http://www.cografya.gen.tr>
- Anonim 10 : <http://www.tefekkurdergisi.com>
- <http://www.emvergeoning.com>
- <http://www.engelliler.biz>
- <http://engelsizkent.org>
- <http://www.lhac.eu>
- <http://www.odunpazari.bel.tr>

ÖZGEÇMİŞ

3 Ağustos 1987 tarihi, Aydın İli Merkez ilçesi doğumluyum. İlk, Orta ve Liseyi Aydın Merkez’de tamamladıktan sonra, 2005 yılında Trakya Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi’ni kazandım. Bu bölümden mezun olduktan sonra İstanbul’da özel bir şirkette çalışmaya başladım. 2011 yılı Ocak ayında da Beykent Üniversitesi Mimarlık Ana Bilim Dalında yüksek lisans eğitimine başladım. Çalıştığım şirketten ayrılarak 2011 Ocak ayından itibaren İstanbul Kâğıthane Belediyesi’nde Plan ve Proje Müdürlüğü’nde işe başladım ve halen görevimi sürdürmekteyim.

Özel ilgi alanlarım, seyahat etmek, tenis oynamak, fotoğraf çekmek ve kaligrafi sanatıyla ilgilenmektir.

Yabancı dilim İngilizcedir.

Aday: SÜMEYRA ÇENET