



T.C.
KONYA TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

KENTSEL MEKÂN KULLANIMLARININ
EVRENSEL TASARIM YAKLAŞIMI
BAĞLAMINDA İRDELENMESİ:
KAHRAMANMARAŞ KENT MERKEZİ
ÖRNEĞİ

Merve (BÜYÜKSAKALLI) TEKİN
YÜKSEK LİSANS

Ağustos-2019
KONYA

Her Hakkı Saklıdır

TEZ KABUL VE ONAYI

Merve (BÜYÜKSAKALLI) TEKİN tarafından hazırlanan “**Kentsel Mekân Kullanımlarının Evrensel Tasarım Yaklaşımı Bağlamında İrdelenmesi: Kahramanmaraş Kent Merkezi Örneği**” adlı tez çalışması 22/08/2019 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından oy birliği / ~~oy~~ ~~çokluğu~~ ile Konya Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü **Şehir ve Bölge Planlama** Anabilim Dalı’nda **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri

Başkan

Prof. Dr. Çiğdem ÇİFTÇİ

Danışman

Doç. Dr. H. Filiz ALKAN MEŞHUR

Üye

Dr. Öğr. Üyesi Kıvanç ERTUĞAY

İmza

.....


.....


.....


Yukarıdaki sonucu onaylarım.

Prof. Dr. Hakan KARABÖRK
Enstitü Müdürü

TEZ BİLDİRİMİ

Bu tezdeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edildiğini ve tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada bana ait olmayan her türlü ifade ve bilginin kaynağına eksiksiz atıf yapıldığını bildiririm.

DECLARATION PAGE

I hereby declare that all information in this document has been obtained and presented in accordance with academic rules and ethical conduct. I also declare that, as required by these rules and conduct, I have fully cited and referenced all material and results that are not original to this work.

Merve (BÜYÜKSAKALLI) TEKİN

Tarih/ 22.08.2019

ÖZET

YÜKSEK LİSANS

KENTSEL MEKÂN KULLANIMLARININ EVRENSEL TASARIM YAKLAŞIMI BAĞLAMINDA İRDELENMESİ: KAHRAMANMARAŞ KENT MERKEZİ ÖRNEĞİ

MERVE (BÜYÜKSAKALLI) TEKİN

**Konya Teknik Üniversitesi
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü
Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı**

Danışman: Doç. Dr. H. Filiz ALKAN MEŞHUR

2019, 126 Sayfa

Jüri

**Prof. Dr. Çiğdem ÇİFTÇİ
Doç. Dr. H. Filiz ALKAN MEŞHUR
Dr. Öğretim Üyesi Kıvanç ERTUĞAY**

Her birey farklı yeteneklerle dünyaya gelmekte ve buna bağlı olarak da yaşam içerisindeki ihtiyaçları farklılık göstermektedir. Bunun yanı sıra toplum içerisinde çocuk, yaşlı, kadın ve engelli bireyler gibi farklı beceri ve yetenek seviyesinde kişiler bulunmaktadır. Tüm bireyler yaşamlarını devam ettirebilmek için kentsel iç ve dış mekânlarda kendi kabiliyet ve yetilerine göre farklı kullanım şekillerine ihtiyaç duyar. Sağlıklı olarak kabul edilen bir bireyin ihtiyaçlarına yönelik hangi olanaklarda hizmetler sunuluyorsa, herhangi bir engeli olan bireylerin ihtiyaçları için de aynı olanaklardaki hizmetlerin sağlanması gerekmektedir. Şehir ve Bölge Planlama disiplininde en önemli unsur insandır. Kent odaklı alınacak her karar insan ve onun ihtiyaçları doğrultusunda şekillenmelidir. Bu doğrultuda alınacak her karar, o kentte yaşayan ve ziyarete gelen her bireyin gereksinimlerine nasıl cevap verileceği ve daha iyi imkânların nasıl sunulacağı düşüncesinde değerlendirilip sağlıklı bir şekilde verilmelidir. Kentte yaşayan insanların çeşitli fiziksel ve zihinsel kabiliyetlerde olduğu düşünülerek şehir planlamasının toplumun sadece belirli bir kesimine yönelik yapılmaması gerekmektedir. Kentsel tasarım noktasında; herhangi bir engeli veya geçici sağlık sorunları bulunan bireyler, yaşlılar, çocuklar, hamileler, bebek arabalı ebeveynler ve yük taşıyanlar gibi özel gereksinime sahip olan kişilerin de dikkate alındığı bir tasarım anlayışı benimsenmelidir.

Çalışmanın kuramsal bölümünde “farklı kabiliyet ve ihtiyaçlara sahip olan insanlar toplum içerisinde daha fazla nasıl yer alabilirler?” sorusuna cevap arayan literatürdeki çalışmalar incelenmiştir. Tezin odağında bu süreçte kapsayıcı bir tasarım yaklaşımı olarak ortaya çıkan evrensel tasarım kavramı ve ilkeleri yer almaktadır. Bu bağlamda, tez çalışmasının saha araştırması kapsamında Kahramanmaraş Kent Merkezindeki mekânsal kullanımların evrensel tasarım ilkelerine uygunluğunu tespit edebilmek amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda, ulusal ve uluslararası erişilebilirlik standartlarından yararlanılarak Standartlar Tablosu (Dolaşım ve Sirkülasyon Sistemlerinin Kullanımı, Toplu Taşıma Durakları ve Otoparklar, Kentsel Mobilyalar) oluşturulmuştur. Kentin bütün sakinlerine hizmet veren kamu kurumlarının, ticaret, eğlence ve dinlenme mekânlarının yer aldığı Kahramanmaraş Kent Merkezinde belirlenmiş olan örneklem alanında bu standartlar irdelenmiştir. Son olarak, alanda bulunan kentsel mekân düzenlemelerinin tüm bireyler açısından ne düzeyde eşit, konforlu ve bütünleştirici bir yapıya sahip olduğu ortaya konularak, evrensel tasarım ilkelerine uygun olmayan kullanımlara ilişkin çözüm önerileri sunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Engelli, Engellilik, Erişilebilirlik, Evrensel Tasarım, Kahramanmaraş

ABSTRACT

MS THESIS

EVALUATION OF URBAN SPACE USAGE IN THE CONTEXT OF UNIVERSAL DESIGN APPROACH: THE CASE OF KAHRAMANMARAŞ CITY CENTER

Merve (BÜYÜKSAKALLI) TEKİN

**Konya Technical University
Institute of Graduate Studies
Department of City and Regional Planning**

Advisor: Assoc. Prof. Dr. H. Filiz ALKAN MEŞHUR

2019, 126 Pages

Jury

**Prof. Dr. Çiğdem ÇİFTÇİ
Assoc. Prof. Dr. H. Filiz ALKAN MEŞHUR
Assist. Prof. Dr. Kıvanç ERTUĞAY**

Every individual comes to the world with different abilities and accordingly their needs in life vary. In addition, there are people with different skills and abilities in the community, such as children, the elderly, women and people with disabilities. All individuals need different ways of using, according to their abilities in urban indoor and outdoor spaces in order to survive. The services provided for the needs of an individual who is considered to be healthy must be provided for the needs of individuals with any disability. The most important element in the discipline of City and Regional Planning is human. Every decision to be made with a focus on the city should be shaped according to the people and their needs. Every decision to be taken in this direction should be evaluated and given in a healthy manner in the thought of how to respond to the needs of residents and visitors of that city for providing better opportunities. Considering that the people living in the city have various physical and mental abilities, urban planning should not be done for only a certain part of the society. At the urban design point; a design approach that takes into account those with special needs, such as individuals with disabilities or individuals with temporary health problems, the elderly, children, pregnant women, strollers and load bearings should be adopted.

In the theoretical part of the study, the studies in the literature seeking answers to the question of how people with different abilities and needs can be more involved in society are examined. The focus of this thesis is on the concept and principles of universal design that emerged as an inclusive design approach in this process. In this context, it is aimed to determine the conformity of the spatial uses in Kahramanmaraş City Center with the universal design principles within the scope of the field research of the thesis study. For this purpose, a Table of Standards (Use of Circulation and Circulation Systems, Public Transport Stations and Parking Garages, Urban Furniture) was created by utilizing national and international accessibility standards. These standards were examined in the sample area determined in Kahramanmaraş City Center where public institutions serving trade and entertainment and recreation places serving all residents of the city. Finally, the extent to which the urban space arrangements in the area have equal, comfortable and integrative structure for all individuals has been demonstrated and solutions have been proposed for the uses that do not comply with the universal design principles.

Keywords: Accessibility, Disability, Disabled, Kahramanmaraş, Universal Design

ÖNSÖZ

Fiziksel, sosyal ve ekonomik açıdan birçok sorun ile karşı karşıya kalan ‘engelliler’ var oldukları hayatın içerisinde niteliksiz ve muhtaç durumda bırakılmaktadırlar. Eğitim, sağlık, alışveriş, eğlence ve en önemlisi çalışma alanları başta olmak üzere yaşamın devamlılığı için gerekli olan her alanda kendi başlarına varlıklarını sürdüremeyen engellilerin, yaşadıkları sorunlarda en önemli neden insan hayatı için ihtiyaç duyulan mekânlardan herkes gibi yararlanamamalarıdır. Toplumda bulunan herkes engelli ya da engelsiz olduğuna bakılmaksızın eşit haklarla doğar. Her birey için doğuştan gelen eşitlik hakkının yaşamın her alanında sağlanması gerekmektedir. Bu çalışmada toplumun ihtiyaç duyduğu her alanın; engelli bireyler başta olmak üzere dışlanmadan, ayrıştırılmadan, herhangi bir etikete maruz bırakılmadan engelsiz, eşit ve kolay kullanım sağlanacak şekilde düzenlenmesinin gerektiğini savunan ‘Evrensel Tasarım’ ilkeleri ve alt prensipleri doğrultusunda Kahramanmaraş Kent Merkezi irdelenmiştir.

Bu çalışmada bilgi, birikim ve deneyimleri ile yol gösterici olan sayın danışman hocam Doç. Dr. H. Filiz ALKAN MEŞHUR’a, çalışmam boyunca sonuca ulaşabilmem ve başarı sağlayabilmem için ısrarcı olan değerli annem Hilal BÜYÜKSAKALLI’ya, moral motivasyon açısından anlayışıyla, ilgi ve alakasıyla hep destekçim olan ve arazi çalışmalarında da yardımını benden esirgemeyen sevgili eşim Fatih Ahmet TEKİN’e, bilgi ve tecrübeleri ile her açıdan yardımcı olan sevgili abim Halit BÜYÜKSAKALLI’ya, son olarak hayatımın her anında arkamda dayanağım olan değerli babam Hamza BÜYÜKSAKALLI’ya ve varlıkları ile hayatıma anlam kazandıran biricik ikizlerim Beril Şûra ve Ilgaz Kağan’a teşekkürlerimi sunarım.

Merve (BÜYÜKSAKALLI) TEKİN
KONYA-2019

İÇİNDEKİLER

ÖZET	iv
ABSTRACT.....	v
ÖNSÖZ	vi
İÇİNDEKİLER	vii
SİMGELER VE KISALTMALAR	ix
ÇİZELGELERİN LİSTESİ.....	ix
ŞEKİLLERİN LİSTESİ	xi
1. GİRİŞ	1
1.1. Çalışmanın Amacı.....	2
1.2. Çalışmanın Kapsamı	3
2. KAYNAK ARAŞTIRMASI	4
3. MATERYAL VE YÖNTEM.....	9
4. KAVRAMSAL TANIMLAR	11
4.1. Engelli, Özur ve Engellilik Kavramları	11
4.2. Engelsiz Tasarım Kavramı	12
4.3. Erişilebilirlik Kavramı	14
4.4. Evrensel Tasarım Kavramı.....	15
5. EVRENSEL TASARIMA ZEMİN HAZIRLAYAN YAKLAŞIMLAR VE YASAL DÜZENLEMELER.....	17
5.1. Engelliliğe İlişkin Yaklaşım Modelleri.....	17
5.1.1. Ahlaki (Geleneksel) model	17
5.1.2. Tıbbi model.....	18
5.1.3. Sosyal model.....	19
5.1.4. Hak temelli model.....	20
5.2. Dünyada ve Türkiye’de engelli bireylere ilişkin istatistikî bilgiler	22
5.2.1. Dünyadaki durum	22
5.2.2. Türkiye’deki durum	24
5.3. Uluslararası Yasal Mevzuat ve Düzenlemeler	28
5.4. Türkiye’deki Yasal Mevzuat ve Düzenlemeler.....	31
6. HERKES İÇİN KENT VE EVRENSEL TASARIM.....	33
6.1. Evrensel Tasarım Yaklaşımının Ortaya Çıkış Süreci.....	33
6.2. Evrensel Tasarım Yaklaşımı	34

6.3.	Evrensel Tasarımın İlkeleri	37
6.4.	Şehir ve Bölge Planlama Disiplininde Evrensel Tasarım	45
7. SAHA ARAŞTIRMASI: KAHRAMANMARAŞ KENT MERKEZİ ÖRNEĞİ		49
7.1.	Çalışma Alanının Tanıtımı	49
7.2.	Saha Araştırması Bulguları	59
7.2.1.	Dolaşım ve sirkülasyon sistemlerinin kullanımına ait bulgular.....	62
7.2.1.1.	Kaldırımlar	63
7.2.1.2.	Rampalar	68
7.2.1.3.	Yaya geçitleri	75
7.2.1.4.	Merdivenler	81
7.2.1.5.	Bina Girişleri	85
7.2.2.	Toplu taşıma durakları ve otoparklara ait bulgular.....	91
7.2.2.1.	Toplu taşıma durakları	91
7.2.2.2.	Otoparklar	94
7.2.3.	Kentsel mobilyalara ait bulgular.....	98
7.2.3.1.	Oturma elemanları.....	98
7.2.3.2.	Çeşmeler.....	100
7.2.3.3.	Çöp kutuları.....	103
7.2.3.4.	Levhalar ve aydınlatma elemanları	105
7.2.3.5.	Bankamatik, bilet satış makineleri ve telefon kulübeleri	106
7.3.	Bulguların Değerlendirilmesi ve Tartışma.....	108
8. SONUÇ VE ÖNERİLER.....		113
KAYNAKLAR		120
ÖZGEÇMİŞ		126

SİMGELER VE KISALTMALAR

Kısaltmalar

ADA	: Amerikalı Engelliler Yasası
ANSI	: Ulusal Amerika Standartlar Enstitüsü
BM (UN)	: Birleşmiş Milletler
CUD	:The Center for Universal Desing
DIG	: Engelli Gelir Grubu
DİE	: Devlet İstatistik Enstitüsü
ILO	: Uluslararası Çalışma Örgütü
NKA	: Nüfus ve Konut Araştırması
OECD	: Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü
ÖZİ	: Özürlüler İdaresi Başkanlığı
T.D.K	: Türk Dil Kurumu
TMMOB	: Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği
TSE	: Türk Standartlar Enstitüsü
WHO	: Dünya Sağlık Örgütü
YÖK	: Yüksek Öğretim Kurumu

ÇİZELGELERİN LİSTESİ

Çizelge 1.1. 1984-2019 yılları arasında evrensel tasarım konusunda tamamlanmış lisansüstü tezlerin tasarım disiplinlerine göre dağılımı	2
Çizelge 1.2. 1984-2019 yılları arasında erişilebilirlik konusunda tamamlanmış lisansüstü tezlerin tasarım disiplinlerine göre dağılımı	2
Çizelge 4.1. Özürlü ve engelli kavramları arasındaki farklar (Seyyar, 2015).....	12
Çizelge 5.1. Tıbbi model ve sosyal model arasındaki farklar	20
Çizelge 5.2. Türkiye'de yaş grupları ve cinsiyete göre en az bir engeli olan engelli nüfusu (3 ve daha yukarı yaştaki nüfus) (milyon) (TUİK, 2011).....	27
Çizelge 6.1. Engellilere yönelik tasarımlarla evrensel tasarım yaklaşımının karşılaştırılması (Hanson, 2004; Evcil, 2015)	35
Çizelge 6.2. Evrensel tasarım ilkeleri ve alt prensipleri (CUD, 1997).....	38
Çizelge 7.1. Evrensel tasarım ilkeleri için kriterler-standartlar.....	60
Çizelge 7.2. Kaldırımların evrensel tasarım kriterlerine göre değerlendirilmesi	64
Çizelge 7.3. Rampaların tasarım standartlarına göre değerlendirilmesi.....	70
Çizelge 7.4. Yaya geçitlerinin tasarım ilkelerine göre değerlendirilmesi	76
Çizelge 7.5. Merdivenlerin tasarım standartlarına göre değerlendirilmesi	83
Çizelge 7.6. Bina girişlerinin tasarım standartlarına göre değerlendirilmesi	86
Çizelge 7.7. Toplu taşıma duraklarının tasarım standartlarına göre değerlendirilmesi..	93
Çizelge 7.8. Otoparkların tasarım standartlarına göre değerlendirilmesi.....	96
Çizelge 7.9. Oturma elemanlarının tasarım standartlarına göre değerlendirilmesi	100
Çizelge 7.10. Çeşmelerin tasarım standartlarına göre değerlendirilmesi	102
Çizelge 7.11. Çöp kutularının tasarım standartlarına göre değerlendirilmesi	105
Çizelge 7.12. Levhaların ve aydınlatma elemanlarının tasarım standartlarına göre değerlendirilmesi	105
Çizelge 7.13. Bankamatiklerin tasarım standartlarına göre değerlendirilmesi.....	107
Çizelge 7.14. Bilet satış makinelerinin tasarım standartlarına göre değerlendirilmesi	107
Çizelge 7.15. Telefon kulübelerinin tasarım standartlarına göre değerlendirilmesi.....	107

ŞEKİLLERİN LİSTESİ

Şekil 3.1. Tezin yönteminin kavramsal şeması	10
Şekil 5.1. Dünya üzerindeki 15 yaş ve üzeri yaş grubu engelli olan nüfusun oransal dağılımı	23
Şekil 5.2. Dünya üzerinde (0-14) yaş grubu çocuk engelli olan nüfusun oransal dağılımı	23
Şekil 5.3. Türkiye'de kadın nüfusunda, erkek nüfusunda ve genel nüfus toplamında en az bir engeli olan nüfusun oransal dağılımı	25
Şekil 5.4. Türkiye'de yaş gruplarına göre en az bir engeli olan nüfusun oransal dağılımı (TUİK, 2011)	25
Şekil 5.5. Türkiye'de engel türüne ve cinsiyete göre engelli nüfusunun oransal dağılımı (TUİK, 2011)	26
Şekil 5.6. Türkiye'de en az bir engeli olan engelli nüfus oranının şehirlere göre dağılımı (3 ve daha yukarı yaştaki nüfus)	27
Şekil 5.7. Türkiye'de en az bir engeli olan engelli nüfusunun eğitim durumuna göre oransal dağılımı	28
Şekil 6.1. Evrensel tasarım anlayışının kapsayıcılığı	36
Şekil 6.2. Evrensel tasarım piramidi	37
Şekil 6.3. Eşitlikçi kullanım ilkesi için örnekler	40
Şekil 6.4. Kullanımda esneklik ilkesi için örnekler	41
Şekil 6.5. Basit ve sezgisel kullanım ilkesi için örnekler	41
Şekil 6.6. Algılanabilir bilgi ilkesi için örnekler	42
Şekil 6.7. Hata için tolerans ilkesi için örnekler	43
Şekil 6.8. Düşük fiziksel güç gereksinimi ilkesi için örnekler	43
Şekil 6.9. Yaklaşım ve kullanım için boyut ve mekân ilkesine örnekler	44
Şekil 6.10. Kentsel tasarım disiplinlerinde evrensel tasarım bileşenleri	45
Şekil 7.1. Çalışma alanının konumu	49
Şekil 7.2. Kahramanmaraş Kentinin tarihsel gelişimi	51
Şekil 7.3. Kahramanmaraş Kentinin ulaşım bağlantısı	52
Şekil 7.4. Çalışma alanı sınırı	56
Şekil 7.5. Çalışma alanı ulaşım bağlantıları	57
Şekil 7.6. Çalışma alanı arazi kullanımı	58
Şekil 7.7. Çalışma alanı içerisindeki kaldırımların konumları	63

Şekil 7.8. Kaldırımlardaki hissedilebilir yüzey düzenlemelerinden olumsuz örnekler..	65
Şekil 7.9. Kaldırımlardaki ağaçların diplerindeki standartlara uygun düzenlemelerden örnekler	65
Şekil 7.10. Kaldırımlardaki ağaç diplerindeki düzenlemelerden olumsuz örnekler.....	66
Şekil 7.11. Kaldırımlardaki zemin ile zıt renkte düzenlenmiş hissedilebilir yüzeylerden örnekler	67
Şekil 7.12. Kaldırımların tasarım standartlarını sağlama oranları.....	68
Şekil 7.13. Çalışma alanı içerisindeki rampalar	69
Şekil 7.14. Standartlara uygun olarak düzenlenmiş rampalardan örnekler	71
Şekil 7.15. Kaldırım ile aynı döşemede düzenlenmiş rampalardan örnekler	72
Şekil 7.16. Taşıt yolu birleşim yerinde çıkıntılı olarak düzenlenmiş rampalardan örnekler	72
Şekil 7.17. Üzerinde engel bulunan rampalardan örnekler	73
Şekil 7.18. Ölçü kriterlerini sağlamayan rampalardan örnekler	74
Şekil 7.19. Rampaların tasarım standartlarını sağlama oranı	74
Şekil 7.20. Çalışma alanı içerisindeki yaya geçitleri.....	75
Şekil 7.21. Taşıt yolundan farklı hissedilebilir yüzey bulunmayan yaya geçidi	77
Şekil 7.22. Yaya geçitlerindeki yıpranmış hissedilebilir yüzeyler	78
Şekil 7.23. Öncesinde ve sonrasında hissedilebilir doku uyarısı ve rampa düzeni olmayan yaya geçitlerinden örnekler	78
Şekil 7.24. Çalışma alanı içerisindeki standartlara en uygun olan yaya geçitlerinden örnekler	79
Şekil 7.25. Çalışma alanı içerisindeki üst geçit	80
Şekil 7.26. Yaya geçitlerinin tasarım standartlarını sağlama oranı	81
Şekil 7.27. Çalışma alanı içerisindeki merdivenler	82
Şekil 7.28. Meydanlardaki merdiven düzenlemelerinden örnekler	83
Şekil 7.29. Kamusal yapıların girişlerinde bulunan düzenlemelerden örnekler.....	84
Şekil 7.30. Merdivenlerin tasarım standartlarını sağlama oranı	84
Şekil 7.31. Çalışma alanı içerisindeki bina girişlerinin konumu	85
Şekil 7.32. Basamaklı ve rampasız bina girişlerinden örnekler	88
Şekil 7.33. Kamu kurumlarının bina girişlerinden örnekler	89
Şekil 7.34. Tarihi çarşıdan örnekler.....	90
Şekil 7.35. Bina girişlerinin tasarım standartlarını sağlama oranı.....	91
Şekil 7.36. Çalışma alanı içerisindeki toplu taşıma duraklarının konumu	92

Şekil 7.37. Çalışma alanı içerisindeki otobüs duraklarından örnekler	93
Şekil 7.38. Otobüs duraklarındaki kaldırım seviyelerine örnek	94
Şekil 7.39. Toplu taşıma duraklarının tasarım standartlarını sağlama oranı	94
Şekil 7.40. Çalışma alanı içerisindeki otoparkların konumları	95
Şekil 7.41. Çalışma alanı içerisindeki açık otoparklardan örnekler	96
Şekil 7.42. Çalışma alanındaki kapalı otoparklardan örnekler	97
Şekil 7.43. Çalışma alanı kapalı otoparklardaki engelli park yerlerinden örnekler	97
Şekil 7.44. Otoparkların tasarım standartlarını sağlama oranı	98
Şekil 7.45. Çalışma alanı içerisindeki oturma elemanları	99
Şekil 7.46. Oturma elemanlarının tasarım standartlarını sağlama oranı.....	100
Şekil 7.47. Çalışma alanı içerisindeki çeşmelerin konumu	101
Şekil 7.48. Çeşmelerin tasarım standartlarını sağlama oranı.....	102
Şekil 7.49. Evrensel tasarım kriterlerine uygun olan çeşme örneği	103
Şekil 7.50. Evrensel tasarım kriterlerine uygun olmayan çeşme örnekleri	103
Şekil 7.51. Çalışma alanı içerisindeki çöp kutularının konumu	104
Şekil 7.52. Çalışma alanı içerisindeki levha ve aydınlatma elemanlarından örnekler .	105
Şekil 7.53. Bankamatik, bilet satış makinesi ve telefon kulübelerinin konumu.....	106
Şekil 7.54. Bankamatik, bilet satış makineleri ve telefon kulübelerinden örnekler	108
Şekil 7.55. Dolaşım ve sirkülasyon sistemlerinin standartlara ve evrensel tasarım ilkelerine uygunluk düzeyi.....	109
Şekil 7.56. Toplu taşıma duraklarının ve otoparkların standartlara ve evrensel tasarım ilkelerine uygunluk düzeyi.....	111
Şekil 7.57. Kent mobilyalarının standartlara ve evrensel tasarım ilkelerine uygunluk düzeyi.....	112

1. GİRİŞ

Toplumsal yaşam içinde birbirinden farklı yetenek düzeyine sahip bireyler ve gruplar bulunmaktadır. Engelliler ise bu gruplar içinde en fazla zorlukla karşılaşan kişilerdir. Engelli bireylerin yaşadıkları sosyal psikolojik ve ekonomik sorunların başında ise kentsel mekânlarda karşılaştıkları zorluklar gelmektedir. Engelli bireylerin de diğer insanlar gibi gerek sosyal gerekse kentsel yaşamda birçok ihtiyaçları bulunmaktadır ancak bu gereksinimler çoğu zaman bir başka kişinin yardımıyla karşılanabilmektedir.

Kentsel yaşamda sosyal ve fiziksel olanaklardan eşit bir şekilde yararlanmak engelli bireylerin de en doğal hakkıdır. Fakat kentsel iç ve dış mekânlardaki işlevsel pek çok kısıtlılık nedeniyle engelliler toplumsal yaşamdan dışlanmış bir şekilde, evlerinde yaşamlarını sürdürmek durumunda kalmaktadır. Bu durum, ancak engelli bireylerin kimseye bağımlı olmadan hareket edebilirliklerinin sağlanması ile giderilebilecektir. Eğitime, sağlığa, istihdama, ulaşım ve bilgi edinmeye erişim herhangi bir engeli bulunmayan bireyler için normalleşmiş hizmetler iken; pek çok engelli bu tür hizmetlere erişimde büyük zorluklarla mücadele etmek durumundadır. Toplumsal bütünleşme kentsel mekânlarda engelli bireylere bağımsız ve özgür bir şekilde kullanım olanaklarının sağlanması ile gerçekleştirilebilir. Bir anlamda, kentsel mekânda tek başına rahatlıkla hareket edebilen kişi kendisini engelli olarak hissetmeyecektir.

Son yıllarda engelli bireylerin yaşadığı tüm bu sorunlara çözüm olarak getirilen evrensel tasarım akademik camiada oldukça ilgi gören bir kavramdır. Evrensel tasarımın engellilere yönelik diğer tasarım yaklaşımlarından en önemli farkı tasarım sürecinde toplum içindeki tüm bireyleri hedef almasıdır. Tüm dünyada kabul gören evrensel tasarım, şehir plancılara, tasarımcılara, karar verici ve uygulayıcılara yol gösterici olan ve herkesin yaşama katılımının sağlanmasında büyük öneme sahip düşünsel bir yaklaşımdır.

Evrensel tasarım, erişilebilirlik, engelli ve özürlü anahtar kelimeleri kullanılarak Yükseköğretim Kurulu Başkanlığı (YÖK) Tez Tarama Merkezinde yapılan tez tarama sonuçlarına göre, evrensel tasarım yaklaşımına ilişkin 1984-2019 yılları arasında ülkemizde yapılan lisansüstü çalışmaların (toplam 20 tez; 6'sı doktora) büyük oranda Mimarlık Disiplini içinde yapıldığı görülmektedir. Şehir ve Bölge Planlama Anabilim dalında bu konuda yapılan bir lisansüstü tez bulunmamaktadır (Çizelge 1.1). Engellilerin erişilebilirliği konusunda yapılan tezlere bakıldığında ise, toplam 30 tezin

15'i (2'si doktora) Mimarlık, 5'i (2'si doktora) Şehir ve Bölge Planlama, 8'i Peyzaj Mimarlığı, 1 Ulaşım, 1 Endüstri ve Endüstri Mühendisliği ve 1 tanesinin de İç Mimari ve Dekorasyon Bölümlerinde yapıldığı görülmektedir (Çizelge 2.1). Ülkemizde evrensel tasarım konusunda Şehir ve Bölge Planlama Disiplininde bir lisansüstü çalışmanın yapılmamış olması tezin önemini artıran bir durum olarak değerlendirilmektedir.

Çizelge 1.1. 1984-2019 yılları arasında evrensel tasarım konusunda tamamlanmış lisansüstü tezlerin tasarım disiplinlerine göre dağılımı

Disiplin	Doktora	Yüksek Lisans
Mimarlık	4	12
Şehir ve Bölge Planlama	-	-
Peyzaj Mimarlığı	1	-
Endüstri Ürünleri ve Tasarımı	-	2
Endüstri ve Endüstri Mühendisliği	-	1
İç Mimari ve Dekorasyon	-	1
Bilim ve Teknoloji	1	-
Toplam	6	14

Çizelge 1.2. 1984-2019 yılları arasında erişilebilirlik konusunda tamamlanmış lisansüstü tezlerin tasarım disiplinlerine göre dağılımı

Disiplin	Doktora	Yüksek Lisans
Mimarlık	2	13
Şehir ve Bölge Planlama	2	3
Peyzaj Mimarlığı	-	8
Ulaşım	-	1
Endüstri Ürünleri ve Tasarımı	-	-
Endüstri ve Endüstri Mühendisliği	-	1
İç Mimari ve Dekorasyon	-	1
Bilim ve Teknoloji	-	-
Toplam	4	27

1.1. Çalışmanın Amacı

Kentsel mekânların herkes tarafından güvenli, konforlu ve engelsiz bir şekilde kullanılabilmesi için doğru plan, tasarım ve uygulamaların yapılması önemli bir konudur. Bu noktadan hareketle tez çalışmasının amacı, Kahramanmaraş Kent Merkezindeki kentsel dış mekân kullanımlarını, kapsayıcı ve bütünleştirici bir tasarım yaklaşımı olan evrensel tasarım ilkelerine göre irdelemektir. Kentsel mekânlarda kullanıcıların karşılaştıkları sorunları saptayarak herkesin kente katılımının sağlanmasına ilişkin yaklaşım ve uygulama örneklerinin araştırılarak, tüm kullanıcıların

Kahramanmaraş Kent Merkezine erişilebilirliğinin sağlanması ve bu merkezi oluşturan kamusal mekânları kullanabilmesi için öneriler geliştirilmesidir.

1.2. Çalışmanın Kapsamı

Tezin giriş bölümünde çalışmanın önemi ve amacı ortaya konulmuştur. İkinci bölümde tez çalışması ile ilgili yazında yer alan kuramsal ve alansal çalışmaların içeriklerine ve bulgularına yönelik bir literatür özeti sunulmuştur. Üçüncü bölümde, tezde izlenecek yöntem ve materyal açıklanmıştır. Tezin dördüncü bölümü olan kavramsal tanımlar bölümünde konuya ilişkin terimlerin açıklamaları yapıldıktan sonra beşinci bölümde evrensel tasarıma zemin hazırlayan engelliliğe ilişkin yaklaşımlar, istatistikî bilgiler ve ulusal-uluslararası yasal mevzuat düzenlemeleri değerlendirilmiştir. Altıncı bölümde, evrensel tasarımın ortaya çıkışı ve gelişimi tarihsel süreç içinde ele alınarak bu tasarım yaklaşımının hedefleri, ilkeleri ve alt prensipleri ortaya konulmuştur. Bu bölümün alt başlığı içinde, evrensel tasarımın şehir ve bölge planlama disiplini içinde nasıl ele alınması gerektiğine ilişkin bir tartışma yapılmıştır. Tezin alan çalışması bölümünde ise, Kahramanmaraş Kent Merkezi'ndeki kentsel mekân kullanımlarının erişebilirlik ve evrensel tasarım ilkelerine göre uygunluk analizleri yapılmıştır. Son olarak, sonuç bölümünde tezin bulgularına yönelik genel bir tartışma yapıldıktan sonra, sorunlu kullanımlara ilişkin önerilerde bulunulmuştur.

2. KAYNAK ARAŞTIRMASI

Tez çalışması evrensel tasarım yaklaşımını kentsel mekânlarda anlamaya ve irdelemeye yönelik bir araştırmayı gerçekleştirmeyi amaçlamaktadır. Bu bağlamda, kavramsal ve kuramsal arka planı ortaya koyabilmek için evrensel tasarımın ortaya çıkış sürecine zemin hazırlayan gelişmelerin tartışılması gerekmektedir. Bu bağlamda, literatürde yer alan çalışmalara, içeriklerine ve bulgularına ilişkin değerlendirmeler aşağıda sunulmuştur.

Seyyar (2015) özürülük ve engellilik arasındaki farklılıkları ortaya koyduğu çalışmasında, özrün doğuştan veya sonradan olagelen bir durum olduğunu fakat engelliliğin zaman içerisinde toplum tarafından fiziksel, sosyal ve kültürel çevre içerisinde ortaya çıktığını tartışmıştır. Bir başka ifade ile birey toplumdaki olumsuz algı, tutum, davranış ve yetersiz fiziksel düzenlemeler ile engelli hale getirilmektedir.

Winter (2004) çalışmasında özürülü hakları hareketinin ortaya çıkışını, gelişimini sosyolojik bir bakış açısı içinde incelemiştir. Engelli bireylerin kendi yaşamlarını kontrol edebilme yeteneğine sahip olabilmeleri ve onları sosyal hayata dâhil edebilecek politika ve uygulamaların gerçekleştirilmesini etkilemeye çalışmıştır. Bu hareketin özünü “engelliler olmadan onlar hakkında asla” ilkesi oluşturmaktadır. Çalışmada, tıbbi modelin eziyet veren yapısından sosyal modele geçiş süreci ortaya konularak sosyal modelin engelliliğe bakışı ve ön kabulleri tartışılmıştır.

Barnes (2011) çalışmasında engelliliğin doğasını, nedenlerini ve evrensel olarak erişilebilir bir fiziksel ve kültürel çevrenin oluşturulmasının önemini tartışmıştır. Bu anlamda, engelliliğe bakış açısındaki algısal değişimleri bireyselci tıbbi model ve sosyal model bağlamında değerlendirmiştir. Devamında “evrensel tasarım” kavramının kullanılabilirliğinin bir tartışmasını yapmıştır.

Palabıyık (2004) çalışmasında, insan haklarının bir bütün olduğuna, Kentli Hakları açısından Avrupa Kentsel Şartı bünyesinde tariflenen kentin aslında geleceğin ideal kenti olduğuna, bu anlamda var olan aksaklıkların ve olumsuzlukların giderilmesi için kent yöneticilerinin, akademisyenlerin ve politikacıların birlikte işbirliği içinde çalışmalarının gereğine vurgu yapmaktadır. Bu noktada, engelli bireylerin de kentsel iç ve dış mekânlardaki tüm hizmetlerden eşit bir şekilde yararlanabilmesinin sağlanması bir zorunluluktur.

Literatürde yapıları çevrenin engelliler tarafından kullanılabilirliğini tespit etmeye yönelik yapılan birçok çalışma bulunmaktadır. Bu çerçevede, gerçekleştirilen

araştırmaların büyük bir bölümünün kentsel i ve dış mekânlardaki erişilebilirliği ölçmeye yönelik olduğu görülmektedir. Kaplan (2007) alışmasında engelsiz tasarım kavramını yaşanabilirlik ve kentsel yaşam kalitesi açısından ele alarak herkes için erişebilir mekânların oluşturulmasının önemini vurgulamıştır. Engelsiz tasarım ilkelerini ortaya koyarak bir engelsiz tasarım rehberi hazırlanabileceğini belirtmiştir. Bu erevede Kızılay Kent Merkezinde gerçekleştirdiği engelsiz tasarım çalışmasında doku analizleri yaparak alanın engellilerce kullanılabilirliğinin sağlanmasına ilişkin tasarım çalışması yapmıştır.

Dünya Engelliler Vakfı adına Koca (2010) tarafından hazırlanan raporda, Engelsiz Şehir Planlama Modeli oluşturmak amaçlanmıştır. Bu anlamda, engelli bireylerin kentlerde yaşadıkları sorunlar, çözüm yolları, yasal hak ve mevzuatlar genel çerçevesiyle ele alınmıştır.

Sirel ve ark. (2012) alışmalarında Çukurova Üniversitesi Yerleşkesindeki açık alanları fiziksel engellilerin ulaşılabilirliği açısından değerlendirmişlerdir. Araştırmada değerlendirme ltleri Türk Standartları Enstitüsü tarafından belirlenen TS 12576 tasarım kuralları dikkate alınarak oluşturulmuştur. Kullanımların uygunluk düzeyleri belirlenerek yetersiz mekân düzenlemelerine yönelik öneriler geliştirilmiştir.

True ve Trel (2013) İzmirden yürüttükleri çalışmalarında engelli bireylerin kentsel mekânları kullanırken karşılaştıkları zorlukları tespit etmeye yönelik olarak kapsamlı bir anket çalışması yapmışlardır. Araştırma bulgularına göre, İzmirden kentsel mekânların engelli bireylerin kullanımını açısından pek çok sorunu barındırdığı tespit edilmiştir. Benzer bir alışma Beki (2012) tarafından Bartın Kenti için gerçekleştirilmiştir. Ulaşılabilirliği odağa alarak yapılan araştırmada Bartın'ın önemli rekreasyon alanlarından biri olan Yalı Boyu Parkının ve ulaşım akslarının fiziksel engellilerin kullanımına uygunluğu irdelenmiştir. Çalışmada fiziksel engelli bireylerin bu aksları kullanırken ciddi problemlerle karşı karşıya kaldıkları hatta kullanamadıkları ortaya konulmuştur.

Cavington ve Hannah (1997) alışmalarında evrensel tasarımın farklı tanımlarını yaparak ölçütlerini ortaya koymuşlardır. Bu çerçevede, bir tasarımcının evrensel tasarıma ulaşıp ulaşamadığının tasarımcıya yöneltilen sorulara verilen cevaplara göre anlaşılabileceğini belirtmişlerdir. Tasarımı herkes için her zaman ve her yerde erişilebilir olarak gören evrensel tasarımın mümkün mertebede en fazla sayıda kullanıcıya bağımsız ve saygın ortamları sağlayabilen, tüm kullanıcıların özel

gereksinimleri ile uyumlu, estetik, bilgilendirici ve sürdürülebilir bir yaklaşım olduğunu vurgulamaktadırlar.

Center for Universal Design (1997) tarafından evrensel tasarımın 7 temel ilkesi ve alt prensipleri oluşturulmuştur. Mimar Ronald Mace'in öncü olduğu bu çalışmalar literatürde daha sonra yapılacak olan pek çok çalışmada dikkate alınan ilkeler ve prensipler olmuştur. Evrensel tasarım, diğer tasarım yaklaşımlardan ve erişilebilirlikten farklı yönleri olan bir kavramdır. Erişilebilirlik standartları, yapılı çevrenin inşası için ulusal veya uluslararası olarak zorunlu tutulan katı standartlardır. Standartların tasarımcılar tarafından ihlali, yapılı çevrenin erişilebilir şekilde tasarlanamayacağı anlamına gelir. Evrensel tasarımı evrensel kılan tasarım faktörlerinin tüm kentsel iç ve dış mekânda mevcut olması ve herkes tarafından kullanılabilirliğine olanak sağlamasıdır. Bu anlamda, bir ürün, bina ya da mekânın erişilebilir olması evrensel tasarıma uygun olarak tasarlanmış olduğu anlamına gelmemektedir.

Kaplan ve Öztürk (2004) çalışmalarında engelsiz tasarımı ve daha kapsayıcı olan evrensel tasarımı kentsel mekânların tüm kentliler tarafından kullanılabilir olacağı, fiziksel ve sosyal bütünleşmeyi sağlayan bir tasarım olarak ele almaktadır. Bu çerçevede, çalışmada engelsiz tasarımın sürdürülebilirlik ve kentsel ekoloji ile yakından ilişkisi olduğu vurgulanmakta ve engelsiz tasarımın ekolojik tasarım kavramının bir bileşeni olarak kabul edilmesi gerektiği tartışılmaktadır.

Hanson (2004) çalışmasında, evrensel tasarım ile engellilere yönelik diğer tasarımlar arasındaki farklılıkları ortaya koymuştur. Engelsiz tasarım ve erişilebilir tasarım gibi yaklaşımlar tasarım sürecinde kullanıcıları normal ve diğerleri (engelli ve yaşlı) olarak ayırmaktadır. Bu durum da, engelli ve yaşlı kişiler için ayrı ve özel tasarım ve düzenlemelerin yapılmasını gündeme getirmektedir. Devamında, böylesi bir anlayış ile toplumdaki ayrılan ve damgalayıcı bir durumun ortaya çıktığı görülmektedir. Evrensel tasarımda ise kullanıcı, toplumu oluşturan bütün bireylerdir. Makro çevresel bir bakış açısı içinde herkesin yaşam boyunca farklı gereksinimlerinin ve taleplerinin olabileceği kabulünden yola çıkarak tasarım parametrelerinin genişletildiği hiçbir bireyin dışlanmadığı bir tasarıma ulaşabilmek hedeflenmektedir (Evcil, 2014).

Goldsmith (1997) çalışmasında oluşturduğu evrensel tasarım piramidinde kullanıcı gruplarını tariflemiştir. Bu bağlamda, piramidin beşinci ve altıncı basamağında yer alan tekerlekli sandalye ve koltuk değneği kullanan kişilerin gereksinimlerinin dikkate alınarak yapılacak tasarımlar ile toplumun her kesiminde bulunan kişilere yönelik de tasarımlar yapılmış olacaktır. Evrensel tasarıma uygun düzenlemelerin

gerçekleştirilebilmesi için piramidin tüm basamaklarında bulunan bireylerin gereksinim ve yetilerini kapsayan esnek, bütünleştirici ve eşitlikçi uygulamaların yapılması gerekmektedir.

Dostoğlu ve ark. (2009) çalışmalarında evrensel tasarım kavramını, tarihçesini, hedef ve genel ilkelerini değerlendirmişlerdir. Evrensel tasarıma yönelik dünyanın farklı yerlerinde değişik terminolojiler kullanıldığını, bu kavramın her ulusun toplumsal değerlerine göre farklılaştığını ve bu kültürel farklılıkların yaklaşımın benimsenmesi ve uygulanması noktasında belirleyiciliğe sahip olduğunu vurgulamaktadırlar. Çalışmada Türkiye'deki yasal mevzuat ve düzenlemelerdeki gelişmeler de özetlenmiş ve ülkemizde bu yaklaşımın yaygınlaşması ve benimsenebilmesi için yapılması gerekenler tartışılmıştır.

Tural (2016) yaşlılık, aktif yaşlanma ve yaşam kalitesi ilişkisini evrensel tasarım açısından değerlendirdiği çalışmasında, gelişmiş ülkelerde yasalarla ve bilinçlendirme çalışmaları ile yaşlıların aktif yaşlanmalarına katkı sağlayacak politikaların geliştirildiğini ancak diğer ülkelerde bu durumun çok sınırlı olduğunu belirtmektedir. 2005 yılından günümüze Dünya Sağlık Örgütü yaşlı dostu kent kavramını şehir planlama ve mimarlık ekseninde gündeme getirmiştir. Bu anlamda, özellikle yaşlanma ile birlikte fiziksel yetilerinde kayıplar olan bireylerin daha kaliteli bir yaşam sürebilecekleri ortamların oluşturulmasının gereği tartışılmaktadır. Bu çerçevede, aktif yaşlanmanın benimsenmesi ve yaşlı dostu kentlerin çoğalması için evrensel tasarımın ve ilkelerinin planlama ve tasarım sürecine dâhil edilmesi gerekmektedir.

Evrensel tasarım tüm tasarım disiplinlerinin ara kesitinde yer alan bir tasarım anlayışıdır. Şehir ve Bölge planlama, Peyzaj Mimarlığı, İç Mimarlık ve Çevre Tasarımı, Mimarlık, Endüstri Ürünleri Tasarımı, gibi bölümlerin ilgi alanına giren bir kavramdır. Bu anlamda, literatürdeki ürün tasarımından iç ve dış mekândaki kullanımların evrensel tasarıma uygunluğunu tespit etmeye ve bu çerçevede öneriler geliştirmeye yönelik yapılan çalışmaların bazıları aşağıda özetlenmiştir.

Kavak (2010) yüksek lisans tezinde, kişilerin hem toplumsal hem de sosyal ihtiyaçlarını karşılayabilme olanakları buldukları toplumsal yaşam ve birey için büyük öneme sahip olan kamusal mekânları evrensel tasarım yaklaşımı bağlamında değerlendirmiştir. Çalışmada örnek alan olarak seçilen İstanbul Harbiye Kongre Vadisi evrensel tasarım ilkeleri ve alt prensipleri bağlamında irdelenmiştir.

Uslu ve Shakouri (2014) çalışmalarında evrensel tasarım yaklaşımını ve ilkelerini dikkate alarak engel durumlarını ve uygun tasarım özelliklerini yapısal ve bitkisel tasarım açısından tartışmıştır. Devamında, araştırmada kentsel peyzaj içinde engelli bireylerin yaşadığı sorunların çözülmesine yönelik yöntemler irdelenmiştir. Farklı özelliklere ve yeteneklere sahip bireylerin kentsel mekânı bir arada kullanabilmelerinin sosyal ve psikolojik açıdan önemine vurgu yapılmıştır.

Meşhur ve Çakmak (2018) Konya Kentinin en önemli kamusal alanlarından biri olan Zafer Yaya Bölgesinde gerçekleştirdikleri çalışmada evrensel tasarım ilkelerine göre alanın bir değerlendirmesini yapmışlardır. Konya'daki kentsel kamusal mekânlardan olan yayalaştırılmış bir caddenin herkes tarafından rahat ve konforlu bir şekilde kullanılabilmesine yönelik öneriler getirmişlerdir.

Nimpuno (2014) yüksek lisans tezi kapsamında İstanbul Beşiktaş Meydanında gerçekleştirmiş olduğu saha araştırmasında evrensel tasarım için kentsel tasarım kriterleri oluşturmuş ve alanın bu doğrultuda evrensel tasarıma uygunluk analizlerini çıkarmıştır. Sevük (2011) ise çalışmasında, son yıllarda kentlerde sayıları hızla artan alışveriş merkezlerinden seçilen iki örneği evrensel tasarım uygulamaları açısından değerlendirmiştir.

Lefebvre'ye (1967) göre kent hakkı bir haykırış ve istektir. En basit tarifi ile kent hakkı kentte bulunan tüm hizmetlere ve faydalara tüm kentlilerin eşit erişiminin sağlanması ve herkesin temel hak ve özgürlüklerinin gerçekleştirilmesidir. Harvey (2013) ise kent hakkının aynı zamanda bir insan hakkı olduğuna vurgu yaparak kenti değiştirmek suretiyle kendimizi ve geleceğimizi belirleme hakkı olduğunun altını çizmektedir. Bu bağlamda, evrensel tasarım ve ilkeleri daha makro ölçekte düşünülmeli ve kentsel haklara erişimde sadece belli sınıfların ayrıcalıklı olduğu ortamların yaratılması yerine herkesin adil ve eşit bir şekilde kentsel hak ve hizmetlerden yararlanmasını sağlayacak politikaların geliştirilmesi gerekmektedir.

Evrensel tasarıma ilişkin yapılan çalışmaların büyük bir çoğunluğu bina ve peyzaj elemanlarında erişilebilirlik standartlarını tespit etmeye yönelik yapılan çalışmalardır. Bu anlamda, tez çalışması, evrensel tasarım yaklaşımını kent ölçeği bağlamında irdelemeyi amaçlaması açısından literatürdeki diğer çalışmalardan farklılaşmaktadır.

3. MATERYAL VE YÖNTEM

Tez kapsamında literatürdeki kuramsal bilgiler, konuya ilişkin kitap, dergi, makale, tasarım kılavuzları, tez çalışmaları, web sayfaları, üniversitelere ve meslek odalarına ait kütüphanelerden, alana ilişkin veriler ise Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi arşivi incelenerek elde edilmiştir.

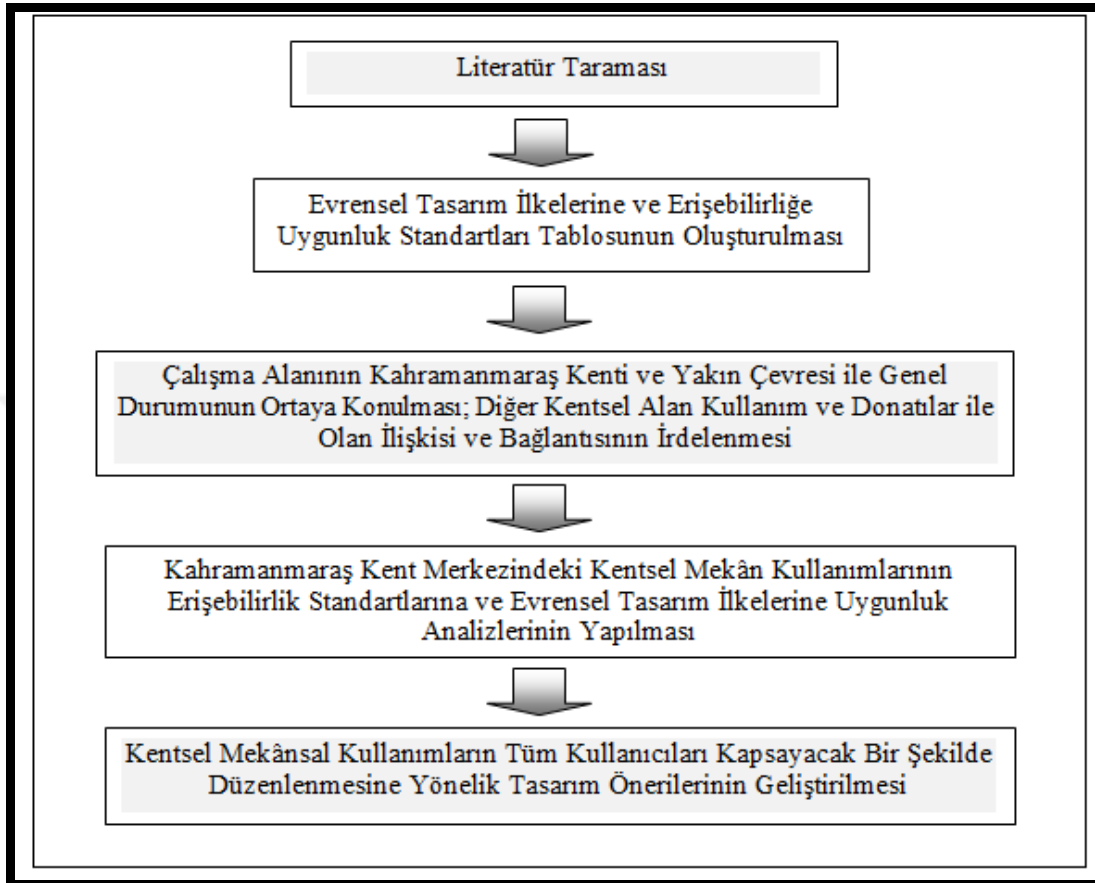
Araştırmada yöntemsel olarak; saha araştırması öncesi, evrensel ve engelsiz tasarıma ilişkin literatürde yer alan ulusal ve uluslararası yayınlar, ilgili yasa ve yönetmelikler incelenmiştir. Literatürdeki standartlar doğrultusunda, bir performans kriterleri tablosu oluşturularak, kentsel mekân kullanımının erişilebilirliğe, evrensel tasarım ilkeleri ve alt prensiplerine uygunluğuna ilişkin tespitlerin yapılması amaçlanmıştır. Bu amaca yönelik olarak, yerinde gözlem ve ölçümler yapılarak, eksikliklerin, olumlu değerlendirilen elemanların betimsel bir analizi gerçekleştirilmiştir.

Saha araştırması kapsamında örneklem alan olarak seçilen Kahramanmaraş Kent Merkezindeki kamusal mekânların evrensel tasarım ilkelerine uygunluk analizlerinin tespit edilebilmesi için ilk olarak 1/1000, 1/500 ve 1/200 ölçekli hâlihazır haritalar üzerinde incelemeler yapılmıştır. Bu bağlamda, öncelikle çalışma alanının Kahramanmaraş Kenti ve yakın çevresiyle, diğer kentsel alan kullanımlarıyla olan ilişkisi ve bağlantısı irdelenmiştir. Yaya ve araç ulaşımının çalışma bölgesine nasıl, hangi noktalardan yapıldığı, toplu taşıma araç güzergâh ve yolcu indirme-bindirme duraklarının konumları vb. bilgiler yerinde yapılan inceleme ve gözlemlerle saptanmıştır.

Çalışma alanında, tüm kullanıcı gruplarının hareketliliğini kısıtlayıcı unsurların (standartlara uygun olmayan kaldırımlar, merdivenler, yüzey kaplama malzemeleri, rampalar, kent mobilyaları, bina girişleri, toplu taşıma durakları, yaya alt ve üst geçitleri gibi) boyutları ve nitelikleri, yer dokusu analizi sürecinde 1/200 ölçekli paftalarda değerlendirilmiştir. Ayrıca, engelsiz bina girişleri ve güzergâhları da doku analizi sürecinde tespit edilmiştir. Daha sonra, evrensel tasarım ilkeleri ile ulusal ve uluslararası standartlara göre mekân kullanım analizinin yapılması; olumlu olumsuz uygulamaların tespit edilmesi için; evrensel tasarım ilkeleri ve alt prensiplerinin uygunluğunu sorgulayan değerlendirme tablosu oluşturulmuştur.

Bu araştırmalar dikkate alınarak gerçekleştirilen fiziksel ve sosyal analizler ile mevcut olanaklar, sorun teşkil eden kısıtlılıklar ve engeller saptanarak evrensel tasarım

ilkeleri çerçevesinde değerlendirilmiştir. Kahramanmaraş Kent Merkezindeki mekânsal düzenlemelerin tüm kullanıcıları kapsayacak şekilde yapılmasına ilişkin tasarım önerileri geliştirilmiştir (Şekil 3.1).



Şekil 3.1. Tezin yönteminin kavramsal şeması

4. KAVRAMSAL TANIMLAR

4.1. Engelli, Özür ve Engellilik Kavramları

‘Engelli, Özür, Engellilik’ kavramları birçok kaynakta farklı şekillerde tanımlanmaktadır. Türk Dil Kurumu Türkçe Sözlüğünde özür; sakatlık, bozukluk, eksiklik ya da elverişsizlik “kusur” olarak tanımlanmakta ve özürlü insan ise “özrü, sakatlığı ve kusuru bulunan insan” olarak açıklanmaktadır (TDK, 2005). Türk Standartları Enstitüsü’ne göre engel, vücut fonksiyonlarının kullanımında, fiziksel ve zihinsel kayıp veya kısıtlılığın olması durumudur (Aykal ve ark., 2017). Ölçen ve Ölçen (1991) engelliliği, yaşamsal fonksiyonların altı aydan fazla süregelen bedensel, ruhsal ve zihinsel nedenlerden dolayı zarar görmesi durumu olarak tanımlamaktadır.

Bir başka bakış açısıyla “engel”, normal büyüme, gelişme ve hayata uyum sağlamayı kalıcı veya geçici bir süre etkileyen bir sakatlıktır. Sakatlık ise, belli bir fonksiyon kusuru ve normalden sapma olarak tanımlanmakla beraber, bireyin normal yaşantısını her zaman etkilemez. Yetenek kavramını, kişiye göre değişkenlik gösteren herkes açısından faydalı işlevler olarak tanımlayacak olursak toplumun sadece bir bölümü bu işlevlerin bütününe sahip olabilir. Bir noksanlığın oluşması, bu işlevlerden birinin yapılabilmesini engelleyen bir sakatlık sonucu oluşmaktadır. Bu oluşan noksanlık karşısında kişi yaşantısını sürdürebilecek bir sistem geliştiremez ise noksanlık engellilik olur (Keleş, 1990).

Dünya Sağlık Örgütü (WHO), engelliliğe tıbbi bir bakış açısıyla yaklaşarak engel durumunu hastalık olarak kabul etmiştir ve bu doğrultuda kavramları sınıflandırma yaparak tanımlamıştır (Aslan ve Şeker, 2011). Dünya Sağlık Örgütü engelli tanımını yaparken sağlığın sadece hastalık ve engelliliğin olmaması durumu değil aynı zamanda toplumsal yönden bedensel ve ruhsal tam bir iyilik durumu olduğuna vurgu yapmıştır (Tipi, 1998). Birleşmiş Milletler Genel Kurulu, bireyin kişisel ya da sosyal yaşamı içinde kendi başına yapmak durumunda olduğu işleri doğuştan veya sonradan ortaya çıkan herhangi bir noksanlık sonucunda yapamaması durumunu engellilik olarak tanımlamaktadır (URL1). Uluslararası Çalışma Örgütü ise konuya iş görebilirlik açısından yaklaşmakta ve engelliği fiziksel ve zihinsel özrü bulunan, bir işin temini, muhafaza edilmesi konularında ve işlerinde ilerleme beklentilerinin önemli ölçüde azalmış olduğu bireyler olarak tariflemektedir (DİE, 2002). Bu bağlamda, özürlü ve engelli kavramları, kişinin içinde bulunduğu duruma göre yerli yerinde

kullanıldığında bir anlam ifade edecektir. Özürlü ve engelli kavramları her zaman aynı anlamı taşımamaktadır (Çizelge 4.1). Ancak, mevzuat bu farkı dikkate almadan her özürlüye, engelli kavramını kullanmayı uygun görmüştür (Seyyar, 2015).

Çizelge 4.1. Özürlü ve engelli kavramları arasındaki farklar (Seyyar, 2015)

Özürlülük Kavramı	Engellilik Kavramı
Doğuştan veya sonradan herhangi bir nedenle (hastalık, kaza ve savaş) meydana gelen ve kişilerin fiziksel, zihinsel, ruhsal ve duygusal becerilerinde kayıplara neden olmasıyla günlük yaşamın gereklerini yerine getirememesi durumudur.	Herhangi bir sosyal kesimin (özürlülerin, yaşlıların, hastaların) bedenlerinde, zihinlerinde, duygularında ve ruhlarında yaşadıkları çeşitli sorunlar nedeniyle sosyal yaşama yeterli derecede uyum sağlayamamaları nedeniyle günlük ihtiyaçlarını karşılamadaki güçlüklerdir.
Sakatlanma halinin veya herhangi bir bedensel-zihinsel-ruhsal rahatsızlığın değişik derecelerde süreklilik arz etmesi durumudur.	Yetersizlikler sebebi ile kişinin yaş, cinsiyet veya sosyo-kültürel faktörlere bağlı olarak toplumda sosyal rolünü yerine getirmesinin mimari, hukuki ve iktisadi yönden engellenmesi durumudur.
Bedeni-zihni-akli bozukluk, Rahatsızlık veya engellilik	Sosyal-hukuki-çevresel bariyerler, Engellemeler veya engellilik

4.2. Engelsiz Tasarım Kavramı

1950’li yıllarda İkinci Dünya Savaşı’nın bitmesiyle birlikte engelli sayısındaki artış engelli bireyleri görünür hale getirmiş ve devamında engelliler için tasarımların yapılması gereği gündeme gelmiştir. Engelsiz Tasarım (*Barrier Free Design*) Amerika Birleşik devletleri, Japonya ve Avrupa’da engelli bireylerin kentsel iç ve dış mekânlarda karşılaştıkları kısıt ve zorlukları gidermek için geliştirilmiş bir kavramdır. Engelsiz tasarım ile ciddi fiziksel kısıtlamaları olan kişiler için (özellikle hareket kabiliyetleri başta olmak üzere) özel ve ayrı düzenlemeler yapılmaktadır. Engelsiz tasarım başlangıçta engelli bireyleri kentsel ve toplumsal yaşama dâhil edebilmenin bir yolu olarak görülmüştür. Ancak tasarım sürecinde engellilerin ayrı bir grup olarak dikkate alınması onların ötekileştirilmesine neden olmuştur ve yapıları çevrelerde ayrımcılığı şiddetlendiren uygulamalar ortaya çıkmıştır.

Amerika Birleşik Devletleri’nde ve Avrupa’da, engelliler için tasarım kavramı 1960’larda ortaya çıkmıştır. Amerikan Ulusal Standartlar Enstitüsü (ANSI) Standardı A117.1, “Binaları Fiziksel Engelliler Tarafından Erişilebilir ve Kullanılabilir Hale Getirmek”, ilk kez 1961’de kurulmuş, ardından daha fazla ilerleme kaydedilmiştir. Avrupa’da da süreç benzer şekilde ilerlemiştir. Hareket, Japonya’ya biraz daha sonra, 1970 yılında gelmiştir. Devamında İskandinav ülkelerinde, özellikle Danimarka ve İsveç’te, daha yeni bir kavram olarak "normalleşme" ortaya çıkmıştır (Kose, 1998). Bu

bakış açısı Avrupa ve Amerika’da benimsenmeye ve terminolojide erişilebilir tasarım kavramı kullanılmaya başlanmıştır. Haklar hareketi içinde ifade edilen vatandaşlık hakları vizyonu ABD’de 1970’li yıllarda şekillenmeye başlamıştır. Böylece, tasarım ilk defa vatandaşlık haklarına ulaşabilmenin bir şartı olarak dikkate alınmıştır ve devamında fırsat eşitliği gündeme gelmiştir. Engelli haklarına yönelik en geniş kapsamlı düzenlemelerin oluşturulduğu ülkelerden birisi ABD’dir. Bu anlamda, 1990 yılında yürürlüğe giren Amerikalı Engelliler Yasası (ADA) bu düzenlemelerin en önemlilerindedir. ADA’nın en birincil amacı tüm kamusal alan ve kurumlarda gerçekleştirilen faaliyetlerde engelli bireylerin erişebilirliğinin sağlanmasına yönelik standartların uygulanmasıdır. Bunun yanı sıra, ADA istihdam ve işyerlerinde engellilerin haklarının korunmasına yönelik konuları da gündeme getirmiştir (URL2). Engellilerin, yapılı çevreden toplumun içinde bulunan her birey gibi eşit olarak yararlanması gerekliliğini vurgulayan ADA, ‘Engelsiz Tasarım’ odaklıdır.

Batı ülkelerinde insan hakları ile birlikte engelli hakları da gelişmiştir. Bu bağlamda, özellikle engelli bireylerin mekâna erişimlerini ve bağımsız hareket edebilirliklerini kısıtlayan ortam ve durumlar çeşitli yasa ve yönetmelikler kapsamında ele alınarak yaptırımlar uygulanmıştır. Bu çerçevede, pek çok gelişmiş ülkede engelsiz tasarım kapsamında standartlar geliştirilmiş ve mekânsal uygulamalar için tasarım kılavuzları hazırlanmıştır (Kaplan, 2007).

Kamu mekânlarının birbirleri ile ilişkilendirilmesinde ve düzenlenmesinde engelsiz tasarım kuralları dikkate alındığı takdirde, tüm kentlilerce ulaşılabilir ve kullanılabilir engelsiz kentsel mekânlar oluşabilecektir. Yeterli/gerekli genişlik, hareket alanı, yükseklik ve yüzey olarak tariflenen bu beş kurala yaşamsal olarak yeterli/gerekli estetik değerleri Polat (2002) tarafından altıncı kural olarak eklenmiştir (Kaplan ve Öztürk, 2004). Daha sonra “yeterli/gerekli mekânsal kullanma donatıları” kuralı da dâhil edilmiştir (Özarlan, 2010).

Tasarım kriterlerinin kullanıcı ve kullanıcı-çevre ilişkisine yönelmesi ile tasarımda şekil ve biçim öğelerinin yerine canlı ve çevre değerlerine yer verilme çalışmaları ön plana çıkmaya başlamıştır. 1980’li yılların sonlarından bu yana sürdürülebilirlik anlayışının ve ilkelerinin şehir planlama, kentsel tasarım ve mimarlık disiplinlerinin gündemine girmesiyle de bu çalışmalar hızlanmıştır. 2000’li yıllarda Toronto’da (Kanada) kurulmuş olan Engelsiz-Tasarım Merkezinde engelsiz tasarımın amacı “*Herkesin fiziksel bağımsız hareketinin ve engellilerin toplumun ana gövdesi ile bütünleşmesinin sağlanmasıdır. Gerçek bağımsız hareket edebilmesinin anlamı bireyin*

çok az bir yardım alarak veya hiç yardım almayarak günlük yaşam aktivitelerini gerçekleştirebilmesidir” şeklinde belirtilmiştir (Kaplan ve Öztürk, 2004). 2004 yılında Birleşmiş Milletler tarafından “Engellilere Erişilebilirlik-Engelsiz Çevre İçin Tasarım Kılavuzu” hazırlanmıştır. Bu kılavuzda tüm insanlar ile birlikte engellilerin kullanımına uygun fiziksel çevre ve mekânların tasarlanmasına ilişkin bilgiler bulunmaktadır.

4.3. Erişilebilirlik Kavramı

Türk Dil Kurumu Türkçe Sözlüğünde Erişilebilirlik; “*Bir taşınmaza, bir yerleşim yerine ya da bir yerleşim yerinin sunduğu kamusal iş görümlere erişme olanağı, varış kolaylığı*” olarak açıklanmaktadır (Keleş, 1980). Türkiye’de “erişilebilirlik” kavramı 5378 sayılı Sosyal Engelliler Hakkında Kanununun 3. Maddesinin “F” fıkrasında; “*Binaların, açık alanların, ulaşım ve bilgilendirme hizmetleri ile bilgi ve iletişim teknolojisinin, engelliler tarafından güvenli ve bağımsız olarak ulaşılabilir ve kullanılabilir olmasını ifade eder*” olarak tanımlanmıştır (URL3).

Erişilebilirlik günlük faaliyetlerin ve fiziksel gerekliliklerin kesintiye uğratılmadan sağlanmasında ve engelli insanların toplumda bağımsız bireyler olarak yaşamlarını sürdürmelerinde önemli bir rol oynamaktadır. Bu nedenle, kesintisiz ve bağımsız günlük kentsel yaşamın sağlanabilmesi için kentsel erişilebilirliğin yeniden ele alınması gereklidir (Enginöz ve Şavlı, 2016). Ulaşılabilirlik toplumsal yaşamdaki var olan tüm haklara ve hizmetlere ulaşabilmek bağlamında ele alınmaktadır. Bu anlamda, fiziksel çevreye ve bilgiye erişim olmak üzere iki temel erişimi bünyesinde barındırmaktadır (Bekci, 2011).

Erişilebilirlik, farklı gereksinimlere sahip kişilerin, başkalarına ihtiyaç duymadan hayatlarını sürdürebilmek için evlerinden çıkıp başka binalara ya da açık alanlar gibi ihtiyaçlarına cevap verebilecek mekânlara ulaşabilmeleri, bu alanları kullanabilmeleridir. Bireylerin tamamının kent yaşamı içerisine katılabilmesi için erişilebilirlik, kentin bütününe kapsayacak şekilde yapısal ve mekânsal önlemlerin hayata geçirilmesi ile gerçekleşir. Erişilebilirlik kapsamında engelli bireylerin her türlü bilgi ve iletişim teknolojilerine ulaşabilmelerinin de sağlanması gerekmektedir. BM Engelli Hakları Sözleşmesi erişilebilirliği geniş bir kapsamda ele alarak genel bir ilke olarak benimseyen ilk yasal belge olmuştur. Bu sözleşmenin erişilebilirlik ile ilgili hükmünde, engellilerin ihtiyaç ve taleplerine ilişkin verilen tüm kamusal hizmetlerin tamamından yararlanabilmeleri için alınması gereken tedbirlere yer verilmiştir. Ayrıca,

yapılı çevrelere engelli bireylerin erişebilmelerinin sağlanmasına yönelik detaylar belirlenmeye çalışılmıştır (Çağlar, 2012).

Avrupa Kentsel Şartı 1992 yılında Avrupa Konseyi tarafından kabul edilmiştir. Kentlilerin her açıdan erişilebilirliğinin sağlanmasına ve kentli haklarına ilişkin hükümlere sahip olan en önemli belgelerden bir tanesidir (Palabıyık 2004'den akt. Berkün, 2016). Bu belgede kentlerde yaşayan bireylerin her yere erişilebilirliğinin sağlanmasına yönelik tasarımların yapılması ilkesiyle her bir bireyin ayırimsız bir şekilde kentin sunduğu tüm imkânlarla erişilebilirliğin gerçekleştirilmesi amaçlanmaktadır (Parlak ve Ökmen, 2008)'den akt. (Berkün, 2016).

Ülkemizde 1997 yılında İmar Kanununa eklenen hüküm ile fiziksel çevrede engelli bireylerin erişilebilirliğinin ve yaşanabilirliğinin sağlanmasına yönelik imar planlarıyla kentsel, sosyal, teknik alt yapı alanlarında ve yapılarda Türk Standartları Enstitüsünün ilgili standartlarına uyulması zorunluluğu getirilmiştir (Patır, 2012). Amerika'da yaşayan engellilere yönelik 1990 yılında kabul edilen ADA ile engellilerin toplum dışında bırakılmasına karşı çıkılarak bütünsel ve yerel çalışmalarla fiziksel ve yapılı çevreyi engellilerin rahatlıkla erişiminin sağlanmasına yönelik, onlarında kullanımına sunacak şekilde erişilebilir ve kullanılabilir bir kent tasarlanması öngörülmektedir.

Yapılan pek çok çalışmada genellikle birbirlerinin yerine kullanılsa da, erişilebilirlik ve ulaşılabilirlik kavramları arasında bir takım farklılıklar bulunmaktadır. Erişilebilirlik yapılı fiziksel çevredeki ulaşım ve dolaşım olanaklarından tüm kullanıcı gruplarının ihtiyaç ve isteklerine göre tasarlanması ve uygulanmasıdır. Kentsel mekânlara, yapılara ve yapı içinde yer alan mekânlara ulaşabilmek erişilebilirlik kavramı ile açıklanmaktadır. Diğer bir ifadeyle erişilebilirlik, kentsel iç ve dış mekânları tüm kullanıcı gruplarının herhangi bir engelle karşılaşmadan kullanabilmesidir. Toplumsal yaşamda temel haklardan biri olan mekâna ulaşabilmek ve kullanabilmek ise ulaşılabilirlik olarak ifade edilmektedir (Tipi, 1998; Dikmen, 2011).

4.4. Evrensel Tasarım Kavramı

Evrensel tasarım kavramını ve ilkelerini, 1980'li yıllarda ilk kez kullanan ve daha sonra da çalışmalarını Kuzey Karolina Devlet Üniversitesi Evrensel Tasarım Merkezi'ndeki tasarımcı grupla sürdüren mimar Ronald L. Mace geliştirmiştir. Mace ve takım arkadaşları evrensel tasarım ilkelerini 1994-1997 yılları arasında birkaç kez

değiştirmişler, en anlaşılabilir ve en kapsamlı hale getirmeye çalışmışlardır. Mace ile birlikte çalışan ekipte, mimar, mühendis, ürün ve çevre tasarım uzmanları yer almıştır (Evcil, 2015). Evrensel tasarımın bütünleştirici özelliği, toplumsal yaşam içinde yer alan tüm alan kullanımlarının her bireyi kapsayan ve ayrımsız bir şekilde düzenlenmesini gerektirir. Örneğin, basamaksız girişler düzenlenerek rampaya olan gereksinimin ortadan kaldırılması ve esnek ayarlanabilir ürünlerin tercih edilmesi gibi düzenlemeler ele alınan farklı çözümlerdir. Bu anlayış içinde, tasarlanan ürün ve çevrelerin normal görünmesi ve hissettirilmesi çok önemlidir (Dostoğlu ve ark., 2009). Bina girişlerinde herhangi bir zorunluluk bulunmuyorsa, merdiven ve rampa düzenlemelerini birlikte yapmak yerine herkesin kullanımına uygun olan basamaksız girişler oluşturulması evrensel tasarımın bu özelliğine somut bir örnek olarak gösterilebilir (Hacıhasanoğlu, 2003).



5. EVRENSEL TASARIMA ZEMİN HAZIRLAYAN YAKLAŞIMLAR VE YASAL DÜZENLEMELER

İnsan hakları çerçevesinde, ayrımcılık ve sınıf gözetmeksizin herkesin eşit ve aynı haklara sahip olduğu savunulmaktadır. İnsanlığın başladığı evreden itibaren günümüze kadar engelliler de dâhil olmak üzere yaşamın içerisinde yer alan her bireyin eşit haklara sahip olabilmesi için zaman içinde çeşitli sosyolojik yaklaşım ve modeller ortaya çıkmıştır. Buna paralel olarak, ulusal ve uluslararası düzeyde yasal mevzuatlarda engelli bireylerin haklarını korumaya ilişkin bir takım düzenlemeler gerçekleştirilmiştir.

5.1. Engelliliğe İlişkin Yaklaşım Modelleri

Engellilik ifadesi, yaşanılan toplum içerisinde yıllardır süre gelen bir şekilde engelli bireylerin toplumun dışında bırakılması ile oluşmuştur. Eğitim, sağlık, çalışma ve kamu alanları gibi toplumun her bölümünde, engelli bireylerin toplumun bir ferdi olarak toplumla iç içe yaşayabileceği mekânlar oluşturulmamıştır.

Engelli bireyler, öncelikli olarak aile ortamından başlayarak, zarar görmemesi için korunmaya ve yardıma muhtaç olduğu düşüncesiyle toplumun her alanında yalnızlaştırılmaktadır. Toplumun genelindeki engelliliğe karşı oluşmuş olan bu bilinçsizliğe neden olan etkenleri aşmak için tarihsel süreç içinde birtakım anlayışlar ortaya çıkmıştır. Dört ana başlık altında ele alınan bu yaklaşım modelleri ahlaki-geleneksel model, tıbbi model, sosyal model ve hak temelli model olarak sınıflandırılmaktadır.

5.1.1. Ahlaki (Geleneksel) model

Günümüzde inanırlılığını kaybetmiş olan ahlaki model, eski çağlarda, yaptığı bir yanlış veya günahtan ötürü engelli kişinin tanrılar tarafından cezalandırıldığı düşüncesi ile ortaya çıkmıştır (Çakmak, 2006). Literatürde “geleneksel model” olarak da adlandırılan “ahlaki model” temelini mitolojiden ve kutsal kitaplardan almaktadır (Patır, 2012). Dini ve ruhani bakış açısının yaygın olduğu bu modelde engellilik, şeytani güçler ve büyücülük gibi kavramlar ile açıklanmaya çalışılmıştır. En eski ve ilk model olan bu bakış açısı sonucunda, engelli bireyler ve aileleri suçluluk ve utanç duygusu yaşamaya

başlamışlardır. Bu şekildeki yaklaşım ile engelliler yaşamın içerisinde dışlanan ya da acınan bireyler olmuşlardır.

5.1.2. Tıbbi model

Engelliliğe yaklaşım aşamasında ilk olarak değerlendirilen tıbbi model, “bireysel model”, “medikal model”, “biyo-medikal” model gibi çeşitli isimlerle adlandırılmaktadır. Engelliliğe, bireyin fiziksel yetisindeki tıbbi rahatsızlıktan kaynaklı kısıtlılık olarak yaklaşan tıbbi model yaklaşımı bireyin kısıtlılığına, yardıma muhtaç olduğunu savunarak çözüm bulmakta ve sorunu kişiye özgü olarak değerlendirmektedir. Odak noktası engelliliği oluşturan biyolojik rahatsızlık olarak nitelendirilen tıbbi modele göre engellilik, bireyin zaman içinde normal yaşamına dönebileceği veya mümkün mertebede yaklaşabileceği, onarılabilecek, daha da önemlisi onarılması gereken bir durumdur (Özgökçeler ve Alper, 2010).

Tıbbi model yaklaşımının oluşum aşamasında; sosyo-ekonomik süreçteki gelişimlerin etkili olduğu ele alındığında; sanayileşme süreci ile ekonomik açıdan ortaya çıkan üretim şekli, pazarlama ve rekabet ilişkileri toplum içerisindeki üretime katkı sağlayamayan kişilerin toplum yaşamının dışarısına itilmesine sebep olmuştur. Tıbbi model yaklaşımı ile bireyin üretime katkısına engel olan kısıtlılığına, tıp bilimi çalışmalarıyla çözüm geliştirilmeye çalışılmıştır.

Engelliliği, kişilerin fiziksel ve biyolojik bozuklukları ile bağdaştıran bu yaklaşımda, engellilik; görme, işitme vb. duyu kayıpları, yürüme ve konuşmayı engelleyen kısıtlılıklar veya zihinsel rahatsızlıklar olarak değerlendirilmektedir. Söz konusu yaklaşımda, engelli bireyler hem toplumsal açıdan hem de kendilerince tedavi ihtiyacı içerisinde olan, “normal olmayan”, “hasta” ve “bağımlı objeler” olarak görülmektedirler. Öncelikli olarak soruna tıbbi açıdan yaklaşıldığı için çözüm olarak da ‘tedavi etmek’ ya da ‘rehabilite etmek’ öngörülmüştür. Bu durum da bazen engelliler için özel kurumların tahsis edilmesine neden olmaktadır (Albert, 2004).

Dünya Sağlık Örgütü’nün 1980 yılında hazırlamış olduğu raporda yapılan bozukluk ve yeti yitimi tanımları tıbbi modelin bir açıklaması niteliğindedir. Bu raporda, bozukluk anatomik/fizyolojik yapı veya işlev kaybı olarak, yeti yitimi ise, bir işlevin bir kişi için normal olarak kabul edilen ölçüler içinde, bir bozukluğa bağlı olarak kısıtlamaya uğramasıyla veya yerine getirilememesiyle ortaya çıkan bir durum olarak değerlendirilmektedir (URL4).

Birey, eksikliği veya kısıtlılığı ile ön planda tutulmaktadır. “Sorun”, engelli bireyin bedenindeki kısıtlılık olarak görülmektedir. Tıbbi model ile engellilik ağırlıklı olarak hastalık ve fonksiyon kaybıyla eşdeğer görülmektedir. Bu nedenle, sorun olarak görülen engelliliğe medikal bakış açısı içinde çözüm getirilmeye çalışılmıştır. Engelli kişiye “hasta” rolü biçilmiştir. Bu yaklaşımda, engelli bireyin bulunduğu durumu kabullenmesi ve uyum sağlaması beklenmektedir (Okur ve Erdugan, 2010). Bu bakış açısı içinde engelliler kendilerini damgalanmış ve değersizleşmiş hissedebilecektir (Zajadacz, 2015). Engelliler bu model ile toplumla bağları koparılmış ve yaşam içerisinde tek başlarına bırakılmıştır.

5.1.3. Sosyal model

1960 ve 1970’li yıllarda belirli alanlarda toplanmaya başlayan engelliler, toplumdaki konumlarını sorgulamaya başlamış, bozukluk ve yeti yitimi terimleri için yeni tanımlar oluşturarak sosyal modelin alt yapısı hazırlanmıştır (URL4). 1965 yılında Disablement Income Group (DIG) adlı bir örgütün iki kadın üyesinin, engellilere yönelik yardımların geliştirilmesine yönelik İngiltere Parlamentosu’nda lobi faaliyetleri yürütmeleri ile “Özürlü Hakları Hareketi” ilk olarak gündeme gelmiştir (Barnes ve Oliver, 1993)’den akt. (Okur ve Erdugan, 2010). Toplum içerisindeki konumlarını ekonomik yapı ile bağlantılı olarak değerlendiren Özürlü Hakları Hareketi engellilerin sorunlarını politik açıdan değerlendirmiştir (Okur ve Erdugan, 2010).

Bu politik yaklaşımla sosyal model engelliler için, toplumsal yaşam içinde bulunan her birey gibi barınma, eğitim, sağlık, istihdam ve sosyal hizmetler açısından eşitlik sağlayıcı olanaklar geliştirmesi için devlete yükümlülükler yüklemiştir. Sosyal modelin iki ön kabulü şu şekildedir (Winter, 2004):

1- Sosyal şartlar ile engelli birey değil engelliğin kendisi engellilik durumuna dönüşmektedir.

2- Engellilere ilişkin gerçekleştirilen tüm çabaların odağında engelli bireylerin kişilikleri veya sahip oldukları engellilik durumlarıyla beraber nasıl bir yaşam sürdüreceklerine dair bağımsız karar alabilme becerilerinin ve haklarının olması vardır. Bu noktada söz konusu olan asıl konu, engelli bireylerin refahından çok onların insan haklarının yerine getirilmesidir (Özgökçeler ve Alper, 2010).

Çizelge 5.1’den yola çıkarak engelliliği; fiziksel ve kişisel özellikleri de içeren çevresel ve toplumsal faktörlerin etkisiyle oluşan psikolojik durumun zaman ve mekâna

göre değişkenliği olarak değerlendirebiliriz (Olkin ve Pledger, 2003) ve (Tate ve Pledger, 2003)'den akt. (Meşe, 2014).

Çizelge 5.1. Tıbbi model ve sosyal model arasındaki farklar

Tıbbi Model		Sosyal Model	
✓	Sorun odaklıdır.	✓	Sorun çözmeye yönelir.
✓	Engel = Özürlü	✓	Engel = Toplumun Özürlülüğe Tepkisi
✓	Engelliliği; engelli bireyin fiziksel yetisindeki tıbbi rahatsızlık olarak görür.	✓	Engelliliği; yapılı çevrenin engelli bireyi yaşam içerisinde kısıtlaması olarak görür.
✓	Çözüm olarak; engelli bireyin fiziksel yetisindeki rahatsızlığı tıp bilimi ile gidermeyi hedefler.	✓	Çözüm olarak; toplumdaki engelleri kaldırma odaklı, yapılı çevrenin düzenlenmesini hedefler.
✓	Engelli bireyi toplumun dışına iter.	✓	Engelli bireyin toplum içerisinde yer almasını savunur.
✓	Bütün sorumluluğu engelli bireye yükler.	✓	Devlete yükümlülükler yükler.
✓	Marjinalleştirici	✓	Dâhil Edici
✓	Baskılayıcı	✓	Özgürleştirici
✓	Bağlayıcı (Muhtaç Edici)	✓	Bağımsız
✓	Ayrıştıracı	✓	Bütünleştirici

Sosyal model “engellilik” kavramını; bireyin biyolojik açıdan kısıtlılığı olarak değil yapılı çevrenin onu yaşam içerisinde kısıtlaması olarak ele almaktadır. Sosyal model yaklaşımı, “bozukluk” ile “yetersizlik” kavramlarını ayırmaktadır. Bozukluk (eksiklik), belirli bir hastalığın neden olduğu sınırlama veya kronik fiziksel bir sınırlamadır; yetersizlik ise bozukluğun önüne engeller koyan, bu münasebetle yetersizlik hali yaratan sosyal veya politik durumlardır. Yine bu modele göre ilk olarak, “inşa edilmiş çevre” engelliliğe neden olmaktadır ve engellilik kültürel olarak inşa edilmiştir (Çakmak, 2006). Sosyal model, engelli ile çevresinde yaşadığı toplum arasındaki ilişkiyi irdeleyerek bu şekilde engelli bireyin sosyal yaşam içerisinde karşılaştığı sorunlara odaklanır ve çözüme ulaşmayı hedefler.

5.1.4. Hak temelli model

Engelliler, toplum içerisinde dışlanmış, toplumsal yaşama iştirak edilmede önüne engeller konulmuş, ayrımcılıkla karşı karşıya gelmiş ve toplum dışarısında

birakılan bir grup olarak görülmüş bunun sonucunda insan hakları söyleminde yerini bulmuştur (Şenel, 1996). İnsan hakları açısından değerlendirildiğinde engelliler, toplumsal yaşamın dışarısında bırakılan dışlanan bir grubu oluşturmaktadır (Okur ve Erdugan, 2010).

Toplumun engellilere karşı; dışlanma, başka bireye bağımlılığa mecbur bırakılma, acınma, yalnızlaştırma vb. tutumlarının sonucunda engelliler ellerinden alınan haklarına sahip çıkmak ve toplum içerisinde ‘biz de varız’ diyerek varlıklarını kabul ettirmek adına engelli hakları hareketi olarak adlandırılan çalışma içerisine girmişlerdir. Engelliler, engelli hakları hareketi ile barınma, sağlık, eğitim, istihdam, sosyal güvenlik gibi birçok haklardan toplum içerisinde yaşayan her canlı gibi eşit olarak yararlanmayı ve eşit haklara sahip olmayı amaçlamışlardır. Bu çalışmalar sonucunda, engelliliğe hak temelli bakış açısı içinde insan hakları modeli oluşmaya başlamıştır.

İnsan hakları modelinin odak noktası, bireyin fizyolojik bozuklukları değil, toplumun insanları ayırıştırıcı tutum ve davranışlarıdır. Bireyin fizyolojik bozukluğunun düzeltilmesinden ziyade toplumun bu dışlayıcı tutumunun düzeltilmesi gerektiğinin üzerinde durur ve toplum içerisindeki bireylerin farklılıklarını önemsemeyen her bireyin doğuştan eşitlik hakkına sahip olduğunu savunur.

İnsanlığın var oluşundan bu yana ‘eşitlik ve özgürlük’ adına birçok antlaşmalar yapılmıştır. Tarihte, vatandaşların hak ve özgürlükleri açısından ilk önemli belge olarak kabul edilen Büyük Özgürlükler Sözleşmesi’nin (Magna Carta Liberdatum-1215 Yılı) imzalanmasından bu yana, bu konuda birçok anlaşmalar yapılmış olup günümüzde 1948 yılında kabul edilmiş olan Birleşmiş Milletler İnsan Hakları Evrensel Bildirgesi insan hakları modeli kapsamında ‘eşitlik ve özgürlük’ odaklı oluşturulmuş en önemli belge niteliğindedir. Bildirge ile insan hakları kapsamlı olarak tanımlanmış ve insan haklarını güvence altına almak amaçlanmıştır. Ancak gelişen ve değişen toplumsal yaşam kapsamında ‘insan hakları, özgürlük ve eşitlik’ yönünde verilen çabalarla bildirgenin hükümleri yetersiz kalmıştır. Yapılan değerlendirmeler ve çalışmalar sonucunda zamanla etnik köken, cinsiyet, renk, sınıfsal farklılıklar nedeniyle belirli gruplar halinde toplumun dışarısında tutulan kesimlerin haklarını tanımlayan ve tasarlayan yeni belgeler düzenlenmeye devam edilmiştir (İşeri, 2008).

Toplumda varlıkları kabul görmeyen, toplumun dışına itilen ve yokmuş gibi davranılan engellilerin, insan hakları kapsamında ‘özgürlük ve eşitlik’ tartışmaları içerisinde yer almaları yüz yılları bulmuştur. Yakın geçmişte, insan haklarıyla ilgili

sözleşmelere konu olan engelli hakları için çalışmalar yapılmaya başlanmış olsa da, günümüzde henüz uygulama aşamasında engelli bireyler sahip oldukları haklardan tam anlamıyla yararlanamamaktadırlar.

5.2. Dünyada ve Türkiye’de engelli bireylere ilişkin istatistikî bilgiler

Türkiye’nin de içinde bulunduğu birçok ülkede engellilerle ilgili yeterli veri araştırması bulunmadığı için birçok çalışmada, Dünya Sağlık Örgütü’nün (WHO) engellilere yönelik istatistikleri kullanılmaktadır. Veri araştırma, analiz etme ve arşivleme mekanizmaları gelişmiş olan ülkeler ise, engellilere yönelik bilgiler için kendi bünyelerindeki verilerden yararlanmaktadırlar. Belirli dönemlerde yapılan araştırmalar ile arşivlerinde mevcut olmayan verileri elde etmektedirler (ÖZİDA, 2005; TUIK, 2011).

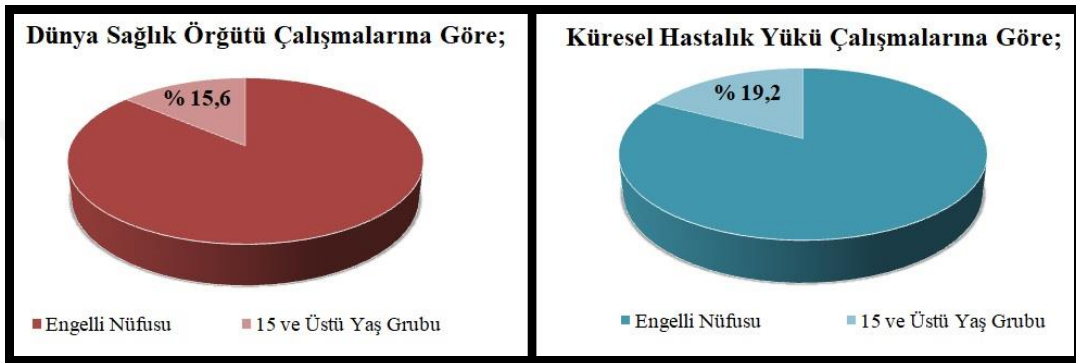
5.2.1. Dünyadaki durum

1970’li yıllarda yapılmış olan çalışmalara göre dünya nüfusunun %10’nunu engelliler oluşturur iken Dünya Sağlık Örgütü’nün 2011 yılından günümüze kadar engelliler odaklı yapılmış olan en kapsamlı ve en önemli niteliğe sahip olan çalışması sonucunda; dünya nüfusunun % 15’ini engelli nüfusunun oluşturduğu saptanmıştır. Bu durum, dünya üzerinde yaşayan yaklaşık bir milyardan fazla insanın en az bir engel ile hayatını sürdürdüğünü göstermektedir. 1970 ile 2011 yılları arasında yapılmış olan çalışmalar, dünya genelinde engellilerin nüfus oranlarında artış olduğunu göstermektedir. Engelli nüfusunun artmasına neden olan faktörlerin başında, genel nüfus içindeki yaşlanma ve kronik hastalıkların oranlarındaki artışlar gelmektedir. Bunun yanı sıra, trafik kazalarının, doğal afetlerin, çatışma, beslenme ve madde bağımlılığı gibi çevresel ve diğer faktörlerin de etkisi büyüktür (WHO, 2011). Ayrıca, yaşlanma ile birlikte gelen fonksiyon kaybı da engelliliği beraberinde getirmektedir. Bu durumda, tüm dünya nüfusu içinde engelli oranı %20’lere ulaşmaktadır.

İsviçre’de yapılmış olan bir çalışma sonucunda, engellilik sebeplerinin; % 72’sinin yaşamları içerisinde geçirdikleri rahatsızlıklardan, %18,5’inin doğuştan ve % 9,5’inin ise kazalar ile oluştuğu saptanmıştır. Hastalık ve doğum ile gerçekleşen engellilik durumları daha çok kadınlarda görülürken, kazalar sonucu oluşan engellilik

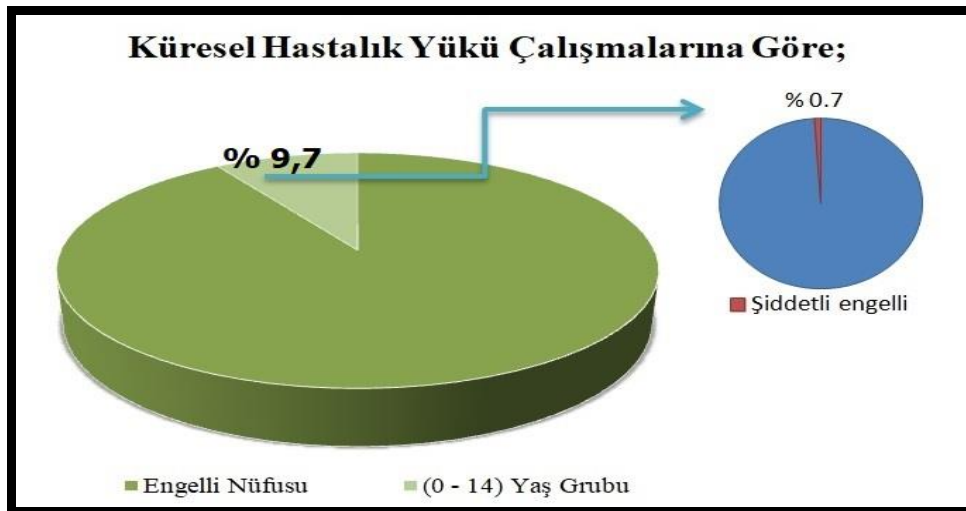
durumlarında ise erkeklerin oranının kadınlara göre iki kat fazla olduğu belirtilmektedir (Seyyar, 2011).

Dünya Sağlık Örgütü verilerine göre, dünyadaki toplam engelli nüfusunun, %15,6'sını 15 yaş ve üzeri engelli grubu oluştururken, Küresel Hastalık Yükü Çalışması verileri ise, %19,2'sinin bu grubu oluşturduğunu göstermektedir (Şekil 5.1). Ayrıca, yine Dünya Sağlık Örgütü çalışmalarına göre 15 yaş ve üzeri engelli grubu içerisinde şiddetli engelliliğe sahip olanların oranı %2,2 iken Küresel Hastalık Yükü çalışmasına göre ise bu oran %3,8'dir (WHO, 2011).



Şekil 5.1. Dünya üzerindeki 15 yaş ve üzeri yaş grubu engelli olan nüfusun oransal dağılımı (WHO)

Dünya Sağlık Örgütü'nün (0-14) yaş grubu, çocuk engelli nüfusu üzerinde bir değerlendirmesi bulunmamakla birlikte, "Küresel Hastalık Yükü" çalışması sonucunda engelli nüfusunun %9,7'sini (0-14) yaş grubu, çocuk engelli nüfusu oluşturmakta olup bu grubun %0,7'sinin ise şiddetli engelli olduğu belirtilmektedir (Şekil 5.2).



Şekil 5.2. Dünya üzerinde (0-14) yaş grubu çocuk engelli olan nüfusun oransal dağılımı (WHO, 2011)

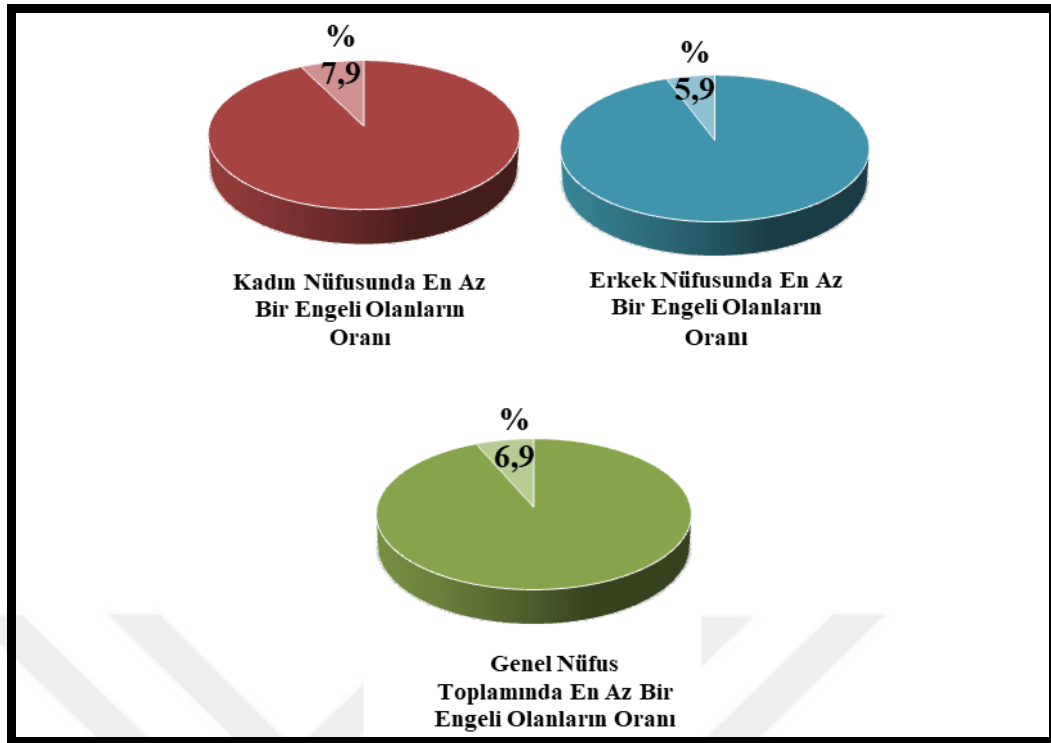
Yine Dünya Sağlık Örgütü'nün 2011 yılında gerçekleştirdiği çalışmasına göre gelişmiş ülkelerde, engellilerin günlük yaşam içerisindeki faaliyetlerini yürütmeye yönelik ihtiyaç duyduğu yardımlardan %20 ila %40'ı çoğunlukla yararlanamamaktadır. Az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin birçoğunda ise, bu konuda yapılması gereken hizmetler sunulmadığı gibi ihtiyaç duyulan bu hizmetlerin özel kurumlardan karşılanabilmesi için engelli ailelerinin bütçeleri de yetersiz kalmaktadır (WHO, 2011).

Engellilerin diğer bireylere göre istihdam edilme oranları çok daha düşüktür. Ayrıca, istihdam edilmeleri durumunda bile diğer çalışanlara göre daha az gelir elde etmektedirler. Dünya Sağlık Örgütü'nün araştırmaları, engelli erkeklerin (%53) ve kadınların (%20) engelli olmayan erkeklere (%65) ve kadınlara (%30) göre daha az istihdam edildiklerini ortaya koymaktadır. Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü'nün (OECD) araştırmasına göre, 27 ülkede çalışma çağındaki engelli bireylerin istihdam edildikleri ortamlarda engelsizlere göre olumsuz deneyimler edindikleri belirlenmiştir. Engelli bireylerin çalışma yaşamı dışında bırakılma oranı engelsiz bireylere göre 2,5 kat daha fazladır (URL5).

5.2.2. Türkiye'deki durum

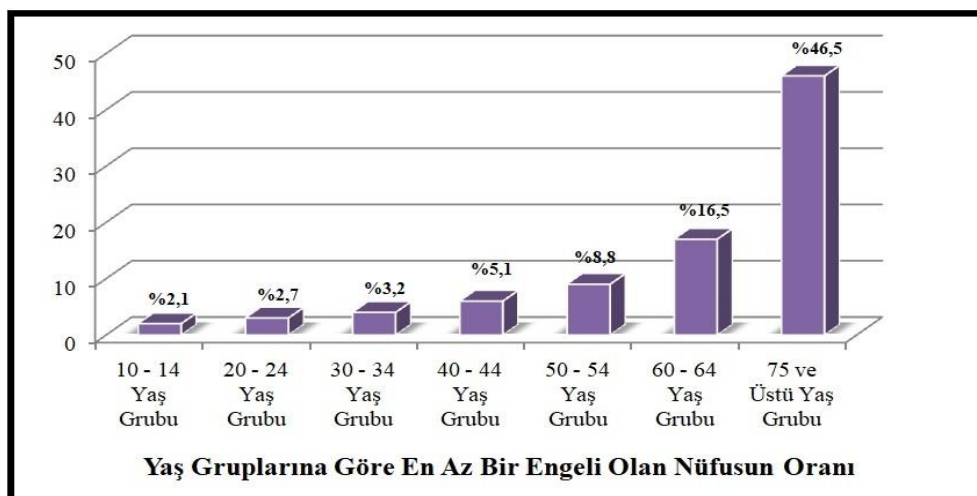
Türkiye'de engellilere yönelik veri saptamada daha çok nüfus sayımları kullanılmakta olup ilk olarak 1985 ve 2000 yıllarında gerçekleştirilen nüfus sayımlarında engellilerin bilgilerine ilişkin sayısal verilere ulaşılmıştır. Fakat bu şekilde engellilerle ilgili veri tabanı oluşturulması yeterli olmamakla birlikte bu verilere ulaşmak adına farklı yöntemlerde kullanılmaya çalışılsa da engellilere ilişkin sosyo-ekonomik nitelikler, yaşadıkları sorunlar ve toplumdan beklentiler gibi konuları içeren kapsamlı bir veri tabanı bulunmamaktadır. Engelliler ile ilgili en güncel sayısal veriler 2011 Nüfus ve Konut Araştırması'nda (NKA) yer almaktadır.

Ülkemizde toplam nüfusun %6,9'u en az bir engele sahip olan (görme, duyma, konuşma, yürüme, merdiven inme-çıkma, bir şeyler taşıma-tutma, yaşlılarına göre öğrenme hatırlamada zorlanma vb.) engelli nüfusunu oluşturmaktadır. Cinsiyet dağılımına göre en az bir engeli olan engelli nüfusu oranlarına bakacak olursak kadın nüfusunun %7,9'unun, erkek nüfusunun ise %5,9'unun en az bir engele sahip olduğu ve erkeklere göre kadınlarda bu oranın daha yüksek olduğu görülmektedir (Şekil 5.3) (TUİK, 2011).



Şekil 5.3. Türkiye'de kadın nüfusunda, erkek nüfusunda ve genel nüfus toplamında en az bir engeli olan nüfusun oransal dağılımı (TUİK, 2011)

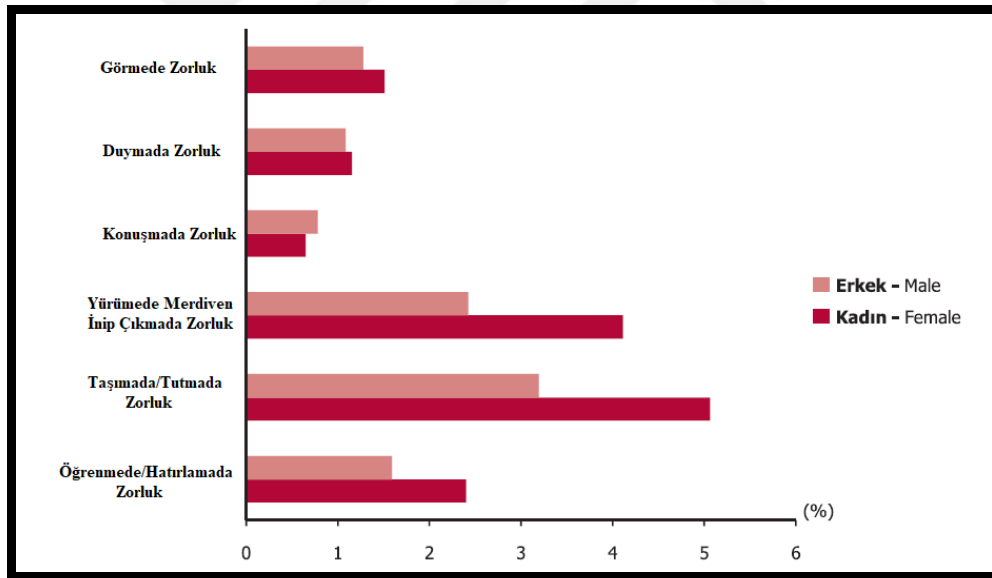
Engelli nüfusunun yaş gruplarına göre oransal dağılımına bakılacak olursa; 10-14 yaş grubu nüfusunun %2,1'inin, 20-24 yaş grubu nüfusunun %2,7'sinin, 30-34 yaş grubu nüfusunun %3,2'sinin, 40-44 yaş grubu nüfusunun %4,1'inin, 50-54 yaş grubu nüfusunun %8,8'inin, 60-64 yaş grubu nüfusunun %16,5'inin, 75 ve üstü yaş grubu nüfusunun ise %46,5'inin en az bir engele sahip olduğu görülmektedir (Şekil 5.4) (TUİK, 2011).



Şekil 5.4. Türkiye'de yaş gruplarına göre en az bir engeli olan nüfusun oransal dağılımı (TUİK, 2011)

Engellilik, doğuştan veya sonradan oluşan, çeşitli nedenlere bağlı olarak ortaya çıkan sorunlar nedeniyle çeşitli şekillerde oluşan bir durumdur. Bu nedenle duyu organlarının hasar görmesi ya da vücudun herhangi bir bölümünde meydana gelen hasara bağlı olarak görme, duyma, konuşma, yürüme, merdiven inme-çıkma, bir şeyler taşıma-tutma, yaşlılarına göre öğrenme hatırlamada vb. kabiliyetleri yapmada zorlanma ve yapamama şeklinde karşımıza çıkmaktadır.

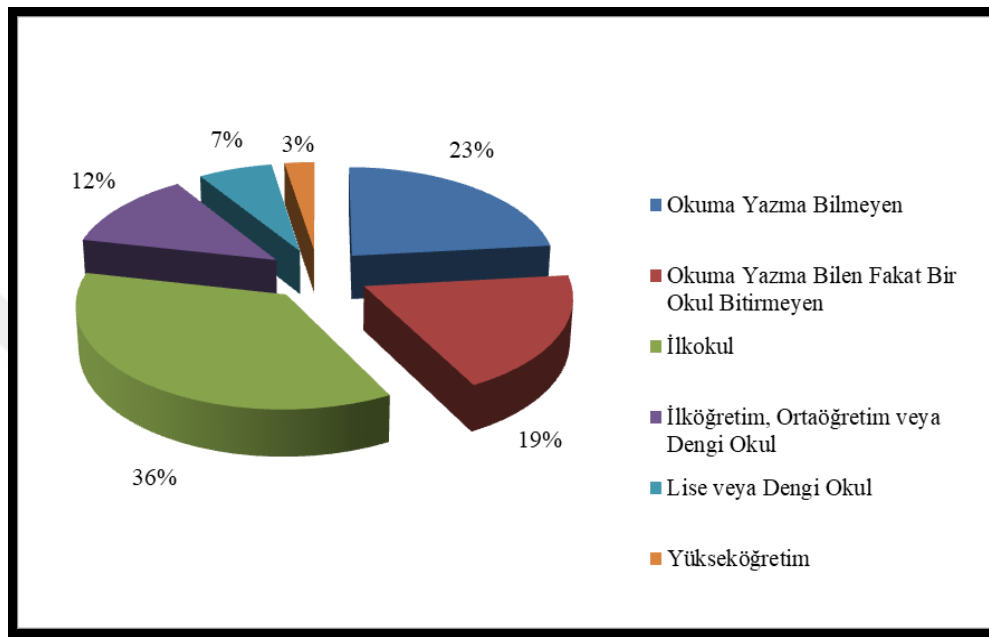
Engelli nüfus oranı, engelliliğin oluşum türlerine ve cinsiyetine göre değerlendirilecek olursa; ülkemizde kadınlar ve erkekler olmak üzere her iki grup için de taşımada ve tutmada zorlanma nedeniyle oluşan engelli nüfusunun oranı en yüksek, konuşmada zorlanma nedeniyle oluşan engelli nüfusunun oranı diğer engelli türlerine (yürümede merdiven inip çıkmada zorluk, öğrenmede/hatırlamada zorluk, görmede zorluk, duymada zorluk) göre daha düşük oranda olduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca engelliliğin her türünde kadınların engelli oranlarının erkeklerden daha fazla olduğu görülmektedir (Şekil 5.5) (TUİK, 2011).



Şekil 5.5. Türkiye'de engel türüne ve cinsiyete göre engelli nüfusunun oransal dağılımı (TUİK, 2011)

Engelli nüfus oranlarının şehirlere göre dağılımını incelendiğinde; en fazla engelli nüfus oranına sahip şehirlerin Bartın, Sinop, Çankırı, Çorum, Tokat, Kırşehir, Giresun, Erzincan ve Tunceli olduğu, en az engelli nüfus oranına sahip şehirlerin Van, Muş, Siirt, Batman, Kayseri, Konya, Ankara, Eskişehir, Antalya, Sakarya, Bursa, Kocaeli, İstanbul, Çanakkale ve Tekirdağ olduğu görülmektedir (Şekil 5.6) (TUİK, 2011).

Ülkemizde en az bir engeli olan engellilerin eğitim durumu incelendiğinde; engellilerin büyük çoğunluğunun ilkokul mezunu olduğu ve üniversite mezunlarının çok az bir oranda bulunduğu görülmektedir. Bu durum da ülkemizde engelliler için eğitim yönünden yeterli alt yapının bulunmadığı ve engellilerin bilgiye erişiminin sağlanamadığı sonucu ortaya çıkmaktadır (Şekil 5.7) (TUİK, 2011).



Şekil 5.7. Türkiye'de en az bir engeli olan engelli nüfusunun eğitim durumuna göre oransal dağılımı (TUİK, 2011)

5.3. Uluslararası Yasal Mevzuat ve Düzenlemeler

1950'lerden sonra devletlerin politik süreçleri şekillenirken engellilere yönelik çalışmaların artmasıyla engelliler politik gündeme konu olmaya başlamışlardır. Amerika, İngiltere, Avustralya, Japonya başta olmak üzere birçok Avrupa ülkesinde engellilere yönelik yasal düzenlemeler oluşum süreci içerisine girmeye başlamıştır. Tıbbi model yaklaşımı doğrultusunda yasalarda, öncelikli olarak engellilere sağlık açısından haklar tanınmış, bunu takiben çok daha sonraları sosyal model ve insan hakları modeli yaklaşımlarının oluşumuyla eğitim ve istihdam konularında haklar gündeme gelmeye başlamıştır (Çelik, 2013).

Birleşmiş Milletler Genel Kurulu tarafından 10 Aralık 1948 tarihinde kabul edilen “İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi” kişilerin sahip oldukları temel hakları ifade etmeyi amaçlamaktadır. İçeriğinde engellilerle ilgili herhangi bir hüküm bulunmamakla birlikte 2. Maddesinde herkesin “ırk, renk, cinsiyet, dil, din, siyasal veya

başka bir görüş, ulusal veya sosyal köken, mülkiyet, doğuş veya herhangi başka bir ayırım gözetmeksizin bu bildirge ile ilan olunan bütün haklardan ve bütün özgürlüklerden” yararlanmasının temel bir hak olduğu ifade edilmekte olup toplumun içerisinde engelliler de dâhil ayrımcılık yapılmasına karşı çıkmaktadır. Ayrıca 25. maddesindeki “herkesin kendisinin ve ailesinin sağlık ve refahı için beslenme, giyim, konut ve tıbbi bakım hakkı vardır. Herkes, işsizlik, hastalık, sakatlık, dulluk, yaşlılık ve kendi iradesi dışındaki koşullardan doğan geçim sıkıntısı durumunda güvenlik hakkına sahiptir” hükmü ile engelli bireylerin yaşamlarını devam ettirmeleri için gerekli olan maddi ihtiyaçları güvence altına alınmaktadır (Çakmak, 2006). Bildiri, Türkiye’de 1949 yılında Bakanlar Kurulu Kararı’yla kabul edilmiş ve yürürlüğe girmiştir (Özdingiş, 2007).

1960’lerden sonra Amerika’da başlamış olan engelli haklarına yönelik çalışmalar neticesinde 1961 yılında Ulusal Amerika Standartlar Enstitüsü (ANSI) fiziksel engellilere yönelik yapılara erişim standartlarını (**A 117.1 Standartları**) belirlenmiş olup bu standartlar her beş yılda bir yapılan çalışmalar ile yeniden düzenlenmektedir. 1968 yılında da Amerika’da “**Mimari Engeller Yasası**” çıkarılmıştır. Bu yasayla birlikte devletin bütçesinden (tamamı veya bir kısmı) faydalanılarak inşa edilen tüm yapıların engelli bireyler tarafından kullanılabilirliğinin sağlanması zorunlu hale getirilmiştir (Özdingiş, 2007).

1970’lerde Dünya Sağlık Örgütü’nün çalışmalarıyla engellilere yönelik tanımlamalar gerçekleştirilerek dünya genelinde bu kavramlar yerini almıştır. Aynı zaman sürecinde İngiltere’de, dünyada bu alanda bir ilk olarak kabul edilmiş olan “**Kronik Hastalığı olan ve Engelli Kişiler Yasası**” yürürlüğe girmiş ve yasa ile engellilere yönelik eğitim, sağlık ev-kamu binaları için eşit haklar ve olanaklar sağlanması amaçlanmıştır (Çelik, 2013).

1975 yılında Birleşmiş Milletler Genel Kurulu’nun 3447 sayılı kararıyla yayınlanan “**Sakat Kişilerin Hakları Bildirisi**” sadece engelli haklarına ilişkin olup bu konuyu uluslararası gündeme taşıyan ilk belge niteliğindedir. 13 maddeden oluşan bu bildirinin ilk maddesinde ‘sakat’ kavramı tanımlanmıştır. Engelli kişilerin yaşamlarını toplum içerisindeki yerlerini alarak sürdürmeleri ve topluma yararlı, üretici bir kişi olarak katılmaları doğrultusundaki haklarını ve toplumun engellilere yönelik sorumluluklarını belirler. Bu bildirgenin özellikle 3. maddesi engelli kişilerin, engellilik durumlarının ne şekilde ve ölçüde olursa olsun diğer insanlarla eşit hak ve özgürlüklere sahip olduğunu belirterek aynı yaşam koşullarının sunulması vurgular (ÖZİDA, 2005).

İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi çerçevesinde Birleşmiş Milletler 20 Kasım **1989** tarihinde “**Çocuk Haklarına Dair Sözleşme**”yi kabul etmiş, bu sözleşmenin 23. maddesinde engelli çocukların haklarına yer verilmiştir (Eyüpoğlu, 2008).

1992’de Strazburg’da Avrupa Konseyi’ne bağlı olarak çalışan Avrupa Yerel ve Bölgesel Yönetimler Konferansında kabul edilen ‘**Avrupa Kentsel Şartı**’ (European Urban Charter) kentli haklarının uluslararası platformda ele alındığı ilk belgedir. Şart daha önceki birçok uluslararası metinden farklı olarak, hükümetlerin değil, yerel yönetimlerin imzasına açılmış olup ülkemizde henüz anlaşmayı imzalayan bir yerel yönetimimiz bulunmamaktadır. Şart; “Yerleşmelerde Daha İyi Yaşam” sloganını benimseyen “Kentsel Rönesans İçin Avrupa Kampanyası” kapsamında geliştirilmiş kentsel politikaların bir ürünüdür (Pektaş ve Akın, 2010).

Avrupa Kentsel Şartı, bireylerin eşit yükümlülüklerle sahip olduklarına dikkat çekerek insan hakları açısından eşitliğin sağlanmasını amaçlamaktadır. Bu doğrultuda kentsel yaşam içerisinde tüm insanlar için rahat, güvenli, erişebilir alanların oluşumunu sağlayacak ilkeler belirlemiştir.

1990 yılında Amerika’da çıkarılan kısaca **ADA olarak bilinen Amerikalı Engelliler Yasası (ADA-Americans with Disabilities Act)** özel gereksinimli bireyleri kapsayan ve toplumun her alanında ayrımcılığı ortadan kaldırmak için çıkarılan önemli bir sivil haklar kanunudur. Yasa ile eşit, bağımsız bir yaşam ve ekonomik özerklik kavramları vurgulanarak bireylerin engelli olmaları nedeniyle iş hayatından, kamu hizmetlerinden ve toplumsal yapıdan dışlanmasını önlemek amaçlanmıştır. ADA, vatandaş haklarını temel alan, engelliler için önemli haklar içeren bir yasadır. Tüm iş alanlarının, kamu ve özel kurumların engelli bireyler için uygun düzenlemeler yapmasını gerekli kılmakta olan ADA, Amerika’da birçok engelli bireyin istihdam edilmesinde çok yararlı olmuştur (URL6).

1992 yılında Birleşmiş Milletler Genel Kurulu’nca engelli bireylerin yaşam standartlarını yükseltmek amacıyla “**Engelliler İçin Fırsat Eşitliği Konusunda Standart Kurallar**” başlıklı haklar bildirgesi kabul edilmiştir. 22 kuraldan oluşan bildirge engelli haklarını ayrıntılı ve kapsamlı bir şekilde değerlendirerek engelli haklarına ait yasal düzenlemelerde temel oluşturacak niteliktedir (Eyüpoğlu, 2008).

Birleşmiş Milletlerin 2000 yılında görüşmelere başlaması sonucunda 2006 yılında kurul tarafından kabul edilen ve taraf devletlerin bu çerçevede kendi kanun ve yasalarını hazırlamayı kabul ettiği, “Engellilerin Haklarına İlişkin Sözleşme”yi Türkiye 30 Mart 2007 tarihinde New York’ta imzalamıştır. Engellilerin, insan hak ve

özgürlüklerinden diğer bireylerle eşit olacak şekilde yararlanmasını sağlamayı hedef alan, bireyin sahip olduğu onuru korumayı amaçlayan “**Engelli Hakları Sözleşmesi**”, Ülkemizde 27.05.2009 tarihinde Bakanlar Kurulu Kararı ile onaylanmış olup henüz uygulanma imkânı bulamamıştır (URL7; Kara, 2016).

Avrupa Kentsel Şartı'nın ilkelerinde yeni düzenleme ve değerlendirmeler yapılması gerekliliği doğrultusunda Strazburg'da yapılan 27-29 Mayıs 2008 tarihli Avrupa Konseyi Yerel ve Bölgesel Yönetimler Kongresinde “Avrupa Kentsel Şartı-II: “Yeni Bir Kentlilik için Manifesto” kabul edilmiştir. Gelişen ve değişen yaşam şartları doğrultusunda herkesin katılımlarıyla ortak bir yaşam alanı oluşturularak kentlere yeni bir yaklaşım sunmak amaçlanmıştır (Pektaş ve Akın, 2010).

5.4. Türkiye'deki Yasal Mevzuat ve Düzenlemeler

Engelli haklarına ilişkin çalışmaların başlaması uluslararası gündemde bile uzun bir süreç almışken ülkemizde 1980'li yıllarda farkına varılmaya başlanmış bir konudur. Türkiye'de engellilere dair hizmet ve sorumluluklar, 1950 yılına kadar Sağlık Bakanlığı daha sonrasında Milli Eğitim Bakanlığı tarafından verilmekte iken, 1996 yılında Özürlüler İdaresi Başkanlığı'nın kurulması ile bu kurum bünyesinde yürütülmeye başlanmıştır (Özdingiş, 2007). Günümüzde bu kurum T.C. Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü bünyesinde çalışmalarına devam etmektedir.

Türkiye'de mevzuat anlamındaki engellilerle ilgili düzenlemeler uluslararası kurum ve kuruluşlar doğrultusunda, özellikle 1982 Anayasası ile yer almaya başlamıştır (ÖZİDA, 2007). Ülkemizde yürürlükte olan imar mevzuatlarında da engellilere yönelik hükümler yer almaktadır. 2014 yılında yürürlüğe giren Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliğinde; uygulama imar planlarında engelli, yaşlı ve çocuk gibi kamusal ortak mekânların kullanımında zorluklar yaşayan ve hareket kabiliyetleri düşük olan kişilerin kentsel ve sosyal altyapı alanlarına erişimlerini sağlayan ve kolaylaştıran tedbirlerin alınması ve bu doğrultuda tasarım ilkelerinin geliştirilmesinin esas olduğu belirtilmekte olup, kentlerin planlama ve tasarım süreçlerinde engellilerinde dikkate alınmasının gerekliliği vurgulanmaktadır. 2017 yılında yürürlüğe giren Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği'nde ise *'İlgili idare, erişilebilirlik mevzuat ve standartlarında getirilen hükümlere uymakla ve bunları uygulamakla yükümlüdür'* hükmü yer almakla beraber

bina girişlerinin, rampaların, merdivenlerin TS 9111 standartları çerçevesinde düzenlenmesi gibi engellilere yönelik birçok hükümler yer almaktadır (URL11).

Ülkemizde 1982 Anayasası ile yer almaya başlayan, engelli bireylerin kentsel yaşam içerisindeki yaşam koşullarını kolaylaştırmaya yönelik yapılmış çeşitli çalışmalar bulunmaktadır. Bunlardan en önemlisi, engelli bireylerin toplum içerisine katılımını sağlamaya yönelik 2005 yılında kabul edilmiş olan Engelliler Hakkındaki Kanundur. Bu kanun ile engelli bireylerin eğitim, sağlık ve istihdam gibi kamu hizmetlerinin güvence altına alınması hedeflenmiştir. Ayrıca Türk Standartları Enstitüsü'nün engellilere yönelik açık ve kapalı alanları içeren standartları (TSE, 9111, 12460, 12576, 12575, 12574) çok geniş kapsamlı ve ayrıntılı olmamakla birlikte binalarda (bina girişi, paspas, posta kutusu, giriş kapısı, asansörler, merdivenler, merdiven asansörü), yaya ulaşım ağlarında (yaya kaldırımları, yaya geçitleri, dış mekânlardaki merdivenler, duraklar, park tesisleri, kent mobilyaları) ve toplu taşıma sistemlerinde belirli düzenlemeleri öngören tasarım standartlarını içermektedir.

1999'da birincisi ve 2005'te ikincisi gerçekleştirilen Özürlüler Şuraları engellilere ilişkin yeni kanun, yasa ve yönetmeliklerin oluşturulmasında mihenk taşları olmuştur. Bu bağlamda, engelliler ile ilgili daha ciddi politikaların üretilmeye çalışıldığı görülmektedir (Kara, 2016).

Türkiye tarafından da imzalanan, uluslararası çerçevede büyük öneme sahip ***Birleşmiş Milletler (BM) Engelli Kişilerin Haklarına İlişkin Sözleşme (EHS)***, engelli insanlara yönelik ayrımcılığın önüne geçilerek bu kişilerin yaşam kalitelerinin artırılması hedeflenmektedir (TOHAD, 2014). Türkiye'de son şekli 2005 yılında kabul edilmiş olan Engelliler Hakkında Kanun da engellilerin herkesle aynı haklara sahip olduğunun kabul edildiği bir yasal belgedir. Engelli bireylerin ulaşım dolaşım ve erişim haklarını koruyup, engellileri toplumla bütünleştirmeyi amaçlamaktadır. Bu kanuna göre; kamuya ait kurum ve kuruluşların bünyesindeki resmi yapılar, mevcut bütün yollar, kaldırımlar, yaya geçitleri, açık ve yeşil alanlarda ve spor alanlarında sosyo-kültürel altyapı alanlarıyla ve umuma açık hizmet veren her türlü yapılarda engelli bireylerin erişilebilirliğinin sağlanması gerekmektedir. Bunların sağlanması için Türk Standartları Enstitüsü tarafından oluşturulmuş TS 12576 ve TS 9111 nolu standartlar dikkate alınmalıdır (Duman, 2017). Türkiye'de engellilere yönelik mevzuat ve standartların, en güncel tasarım yaklaşımı olan evrensel tasarım ve ilkeleri bağlamında bütüncül ve kapsayıcı olacak bir şekilde tüm dünya ülkeleri ile aynı dilde yeniden ele alınması ve uygulanabilirliğinin sağlanması gerekmektedir.

6. HERKES İÇİN KENT VE EVRENSEL TASARIM

İçinde bulunduğumuz yüzyılda sosyal, ekonomik, demografik ve yaşa bağlı değişimler evrensel tasarım yaklaşımının çıkış noktasını oluşturmaktadır. Steinfeld'a (1994) göre, son yıllarda engelli bireylerin sayısındaki artış, tıptaki ilerlemeler ile birlikte yaşam süresinin uzaması, yardımcı teknolojilerdeki yetersizliklerin fark edilmesi, ürün ve çevrelerin hareket kısıtlılığı yaşayan bireylerin isteklerine cevap vermeyecek şekilde tasarlanması gibi nedenlerle evrensel tasarıma olan ilgi artmıştır (Kavak, 2010).

6.1. Evrensel Tasarım Yaklaşımının Ortaya Çıkış Süreci

Eski çağlarda tanrılar tarafından cezalandırıldığı düşünülen ve yok edilmek istenen engelli insanlar için, diğer insanlarla eşit yaşamsal hakların tanınması gerekliliği aslında eski bir geçmişe sahip değildir. Engelli insanların toplum içerisindeki varlıklarının ve haklarının kabullenilmesi ile bu bilincin toplumun geneline yayılması çok uzun bir süreç içinde gerçekleşmiştir ve halen günümüzde mücadele verilen bir konu olmaya devam etmektedir.

Bu süreçte bir kırılma noktası olan Sanayi Devrimi kentsel yaşamda önemli değişimlere neden olmuştur. Bu değişimlerin beraberinde gelen ekonomik gelişmeler kentlerde hızlı bir büyümenin gerçekleşmesini sağlamıştır. Böylece, artan gereksinimlerin karşılanabilmesi için kentsel düzenlemeler ve bina teknolojilerinde farklı tercihler ve olanaklar sunulmaya başlanmıştır. Engellileri dikkate alan tasarımlar da bu dönemde gündeme gelmiştir.

Bu noktada ikinci bir kırılma noktası olan İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra birçok ülkede savaşta zarar gören bireylerin yaşam içerisindeki ihtiyaçlarını dikkate alan tasarım arayışları ortaya çıkmaya başlamış ve bu doğrultuda çeşitli çalışmalar yapılarak yeni yaklaşımlar geliştirilmiştir. 1950'lilerden sonra engelli sorunlarının gündeme gelmeye başlaması ve engellilerin toplum içerisinde daha fazla yer almalarının gerekliliğine ilişkin farkındalığın artması ile çözüm odaklı çalışmalar yapılmaya başlanmıştır. Öncelikli olarak fiziksel çevrede engellilerin ulaşımı üzerinde durulmuş, erişilebilirlik ve ulaşılabilirlik kavramlarını odağa alan tasarım anlayışları geliştirilmiştir. Devamında, yasal mevzuatlarda 'Engelsiz Tasarım' ilkesi benimsenerek çeşitli düzenlemeler yapılmıştır. Daha sonra, bu durumun sürdürülebilir bir çözüm

olmadığı fark edilmiş, belirli kesim için yapılmış olan tasarımın o kesimi toplum içerisinde etiketlendirdiği görülmüştür.

Evrensel tasarım anlayışının gelişmesinde engelliliğe bakış açılarının şekillenmesinde etkili olan modeller de (tıbbi, sosyal ve insan hakları modeli) önemli role sahiptir. Engelli bireyi hasta olarak kabul eden tıbbi model bakış açısı içinde benimsenen politikalar kentsel mekânda engellileri ötekileştiren kurumsallaşmaya neden olmuştur. Sosyal model ile birlikte gelen politikalar ise, engellilerin toplumdaki tüm hizmetlere herkes ile eşit bir şekilde ulaşabilmesinin sağlanmasına yönelik uygulamaların yapılmasını gündeme getirmiştir.

6.2. Evrensel Tasarım Yaklaşımı

Evrensel tasarım, İnsan Hakları Bildirgesi'ndeki (1948) tüm insanların hiçbir şekilde ayrımcılığa uğratılmadan eşit haklara sahip olması gerektiği felsefesini benimseyerek tasarımın herkese eşitlik sağlayan bir şekilde yapılmasını hedeflemektedir (Aközer, 2007). Bu yaklaşım, toplumdaki her insanın (çocuk, yaşlı, engelli, yük taşıyan kişiler, bebek arabalı ebeveynler ve herhangi bir engeli bulunmayanlar vb.) kentsel ve mekânsal hizmetlerden eşit bir şekilde yararlanmasının sağlanmasını amaçlamaktadır. Bu amaca yönelik olarak da, farklı beceri, farklı fiziksel özellik, farklı dil ve kültüre sahip bireylerin ihtiyaç ve beklentilerini anlamaya odaklanmaktadır. Esnek seçeneklere sahip olan ürünlerle bu gereksinimleri karşılamaya çalışmaktadır (Gören, 2016).

Terimsel olarak farklı farklı adlandırılmış olsa da evrensel tasarım her kültürün kendine özgü özelliklerini ve ihtiyaçlarını içeren bir tasarım anlayışını oluşturmaktadır. Kullanıcıların ihtiyaçlarına cevap verici olduğundan fiziksel çevreyi kullanıcının kültürüne göre şekillendirir (Dostoğlu ve ark., 2009). Yani evrensel tasarım, her ülke için farklı şekillerde olabilir çünkü mekânın kullanıcılarına özgü evrensellik taşıması gerekir. Ulusal veya uluslararası bir standart olarak değerlendirilemez ama standartlara bağlı tasarım faktörleri içerebilir. 'Ayrılmış olan eşit değildir' söylemine dayanarak 'herkese olabildiğince eşit olarak tanınmalıdır' ilkesini benimsemektedir (Demirkan, 2011). Çizelge 6.1'de evrensel tasarım yaklaşımı ile engelliler yönelik diğer tasarımların karşılaştırılması yapılmıştır.

Çizelge 6.1. Engellilere yönelik tasarımlarla evrensel tasarım yaklaşımının karşılaştırılması (Hanson, 2004; Evcil, 2015)

Engellilere yönelik diğer tasarımlar (engelsiz tasarım, erişilebilir tasarım gibi)	Herkes İçin Tasarım
Kullanıcı: Normal (genç, aktif, sağlıklı, formda, yetişkin) normal dışı kullanıcılar (yaşlı ve engelli bireyler)	Kullanıcı: toplumu oluşturan bütün bireyler (herkesin yaşam boyunca farklı gereksinimleri ve talepleri olabilir)
“Onların” (yaşlı ve engelli bireylerin) özel gereksinimleri	Genel gereksinimler
Mikro-çevresel yaklaşım	Makro-çevresel yaklaşım
Özel durumlar üzerine uzmanlaşma ve faydacılık	Tasarımda özel durumlar üzerine uzmanlaşmadan vazgeçilmesi ve bunun etkinleştirilmesi
Her müşteri grubu için sadece doğru/uygun olanı yapmak/değiştirmek	Tasarım parametrelerini genişleterek tek bir bireyin dahi dışlanmadığı duruma ulaşmak
Müşterinin özel durumuna göre tasarım yapmak	Toplumdaki farklı bireylerin yerine kendini koyarak empati kurarak tasarım yapmak
Tasarımcının yaklaşımı: Bireylere gereksinimlerinin neler olduğunu söylemek (örneğin; Engeliniz sizi kent merkezine gitmekten alıkoyuyor mu?)	Tasarımcının yaklaşımı: Bireylere ne istediklerini sormak (örneğin; Sizin kullanımınızı engelleyen kent merkezindeki sorun nedir?)

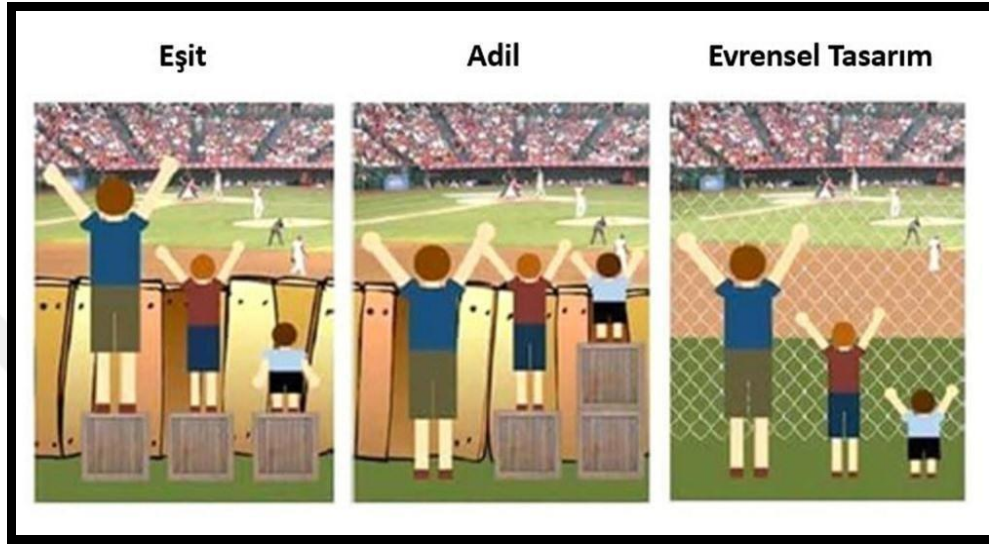
Evrensel tasarım yaklaşımı; çevre, kent, yapı, ürün tasarımından bilgi teknolojisine kadar birçok alanı kapsamaktadır. Bu tasarım ile özel kısıtlılığı olan insanlar toplum içerisinde zorlanmadan ve herhangi olumsuz bir durum içerisinde bulunmadan kimseye gereksinim duymadan hareket edebilmektedir. Evrensel tasarım kullanıcı odaklı olup hizmet vermek istediğı kesim toplumun bütün fertleri ölçeğindedir.

Evrensel tasarımın en temel hedeflerinden bir tanesi, her yaş ve cinsiyete uyumlu, herhangi bir uzmanlığa ve adaptasyona ihtiyaç duyulmadan yeterli, güvenli, ulaşılabilir ve bağımsız olarak herkesin kullanımına uygun yaşam alanları oluşturmaktır (Olguntürk, 2007). Bunun yanı sıra, evrensel tasarımla çeşitli fonksiyonel kısıtlılık içinde olan ve özel ihtiyaçlara sahip tüm kullanıcılara olabildiğince eşit olanakların sunulması amaçlanmaktadır. Standartları sadece belli bir kesime ya da kişiye özel ve yönelik olarak belirlemek yerine, tüm kullanıcıların ihtiyaçlarını dikkate alarak oluşturmak da evrensel tasarım yaklaşımının hedeflerindedir (Uslu ve Güneş, 2017)

Evrensel tasarım ayrımcı tüm çözümlere karşı çıkmaktadır. Bu anlamda, toplumdaki her bireyin kentsel ve kamusal mekânlardaki tüm hizmetlerden ve faaliyetlerden (barınma, çalışma, sağlık, eğitim ve sosyo-kültürel vb.) eşit koşullarda kullanılabilirliği sağlanmalıdır (Tandoğan, 2017).

Herkes için eşit kullanım olanağı sağlayan evrensel tasarım, kısıtlı ve belli bir alan veya mekânla sınırlı olmamalıdır. Üst ölçekli planlama çalışmalarından başlayarak, ulaşım ağlarında sürekli ve birbirleriyle ilişkili olacak şekilde düzenlemeler yapılmalıdır. Herkese hitap eden tasarımlar sadece belli bir kesime hizmet veren

tasarımlara göre çok daha az maliyet gerektirmektedir. Sadece bir grubu düşünerek düzenlenen mekânlar başka bir grup için uygun olmayabilir. Bu nedenle, evrensel tasarım, en az maliyet ile herkesin yaşamını kolaylaştıran düzenlemeleri gerçekleştirmeyi amaçlar (Şekil 6.1). Statü, davranış ve değerlerde eşitlik evrensel tasarımda ana ilkelere (Toplu, 2009).



Şekil 6.1. Evrensel tasarım anlayışının kapsayıcılığı

Goldsmith (1997) tarafından oluşturulan evrensel tasarım piramidine bakıldığında, ilk basamakta çevik, koşabilen yük taşıyabilen, tırmanabilen ve atletik kişiler, ikinci basamakta ise herhangi bir engeli olmayan yetişkinler bulunmaktadır. Sağlıklı bedenlere sahip olan değişik yaş gruplarındaki ve farklı cinsiyetteki kişilerin ve çocukların piramidin üçüncü basamağında yer aldığı görülmektedir. Dördüncü basamakta baston kullanan yaşlılar, yürüme zorluğu çeken bireyler ve bebek arabası kullanan ebeveynler bulunurken, tekerlekli sandalye ve koltuk değneği kullananlar ise beşinci basamakta yer almaktadır. Altıncı basamakta tekerlekli sandalye kullanan kişiler yer alırken, piramidin yedinci sırasında elektrikli mobilet kullanıcıları ve bir başka kişinin yardımına muhtaç olan tekerlekli sandalye kullanıcılarının olduğu görülmektedir. Tek başlarına hareket edemeyen en az iki kişinin yardımına ihtiyacı olan tekerlekli sandalye kullanan kişiler ise piramidin en son basamağında yer almaktadır (Duman, 2017). Evrensel tasarıma uygun bir yapı ve çevrenin tasarlanması için piramidin bütün basamaklarındaki kullanıcıların ihtiyaçlarının dikkate alınması gerekmektedir (Şekil 6.2). Evrensel tasarımın temel aldığı kullanıcı grubunu piramidin 5. ve 6. basamağı oluşturmaktadır. Çünkü bu gruplardaki kullanıcılara yönelik yapılacak

Çizelge 6.2. Evrensel tasarım ilkeleri ve alt prensipleri (CUD, 1997)

<p>1.Eşitlikçi Kullanım İlkesi (Equitable use)</p> 	<p>1.1.Tüm kullanıcılar için mümkün mertebede aynı, değilse eşdeğer kullanım araçları sağlanmalıdır.</p> <p>1.2. Herhangi bir kullanıcıyı ayrımcılığa uğratmaktan veya damgalamaktan kaçınılmalıdır.</p> <p>1.3. Bütün kullanıcılar için mahremiyet, güvenlik ve emniyet için gereken şartların eşit derecede elde edilebilir olması sağlanmalıdır.</p> <p>1.4.Tasarımın tüm kullanıcılara çekici gelmesi sağlanmalıdır.</p>
<p>2.Kullanımda Esneklik İlkesi (Flexibility in use)</p> 	<p>2.1.Tasarımda kullanıcılara seçim yapma hakkı verilmelidir.</p> <p>2.2. Tasarımda kullanıcılara kullanım sırasında sağ veya sol el ile erişebilme ve kullanabilme imkânı verilmelidir.</p> <p>2.3. Tasarımın doğru ve dikkatli bir biçimde kullanımının sağlanmasına yönelik tedbirler alınmalıdır.</p> <p>2.4.Tasarımda kullanıcıların hızına uyum sağlanmalıdır.</p>
<p>3.Basit ve Sezgisel Kullanım İlkesi (Simple and intuitive use)</p> 	<p>3.1.Tasarımda gereksiz karmaşıklığın ortadan kaldırılması gerekmektedir.</p> <p>3.2.Tasarım kullanıcıların beklentilerini ve sezgilerini dikkate almalıdır.</p> <p>3.3. Tasarımda, farklı yelpazedeki okuryazarlık seviyelerinin ve yabancı dil becerilerinin dikkate alınması gerekmektedir.</p> <p>3.4. Tasarımda bilgiler önem derecelerine göre yoğunlaştırılarak kullanılmalıdır.</p> <p>3.5. Tasarımda işin devam ettiği zaman diliminde veya bittiğinde etkili bir şekilde geri bildirim sağlanması gerekmektedir.</p>
<p>4.Algılanabilir Bilgi İlkesi (Perceptible information)</p> 	<p>4.1. Tasarımda gerekli olan bilgilendirmelerde farklı ifade teknikleri (resimli, sesli ve dokunsal gibi) kullanılmalıdır.</p> <p>4.2. Tasarımda gerekli olan bilgiler ve çevresi arasında yeterli zıtlık kullanılarak anlaşılabilirlik sağlanmalıdır.</p> <p>4.3. Tasarım gerekli bilgilerin okunaklılığını artırılmalıdır.</p> <p>4.4. Tasarımda öğelerin tarif edilebilecek şekilde farklılaştırılması sağlanmalıdır.</p> <p>4.5.Tasarım duyuusal kısıtlamaları olan kişiler tarafından kullanılan teknikler veya araçlar ile uyum sağlamalıdır.</p>
<p>5. Hataya Tolerans İlkesi (Tolerance for error)</p>	<p>5.1.Tasarımda kullanılan elemanlar tehlikeyi ve hatalı durumları mümkün mertebede azaltacak şekilde düzenlenmelidir. En çok kullanılan elemanların ulaşılabilirliği sağlanmalıdır ve tehlikeli elemanlar ortadan kaldırılarak/izole edilerek, bu elemanlara karşı koruyucu tedbirler alınmalıdır.</p> <p>5.2.Tasarım, oluşabilecek tehlikeler ve hatalar konusunda uyarı sağlamalıdır.</p> <p>5.3.Tasarımda ortaya çıkması muhtemel tehlikelere ve hatalı durumlara ilişkin koruyucu</p>

	<p>tedbirler alınmalıdır.</p> <p>5.4. Tasarımda dikkat gerektiren işlerde kullanıcıların bilinçsiz olarak yapabileceği eylemlere ilişkin tedbirler alınmalıdır.</p>
<p>6. Düşük Fiziksel Güç Gereksinimi İlkesi (Low physical effort)</p> 	<p>6.1. Tasarımda, kullanıcılar doğal vücut yapılarını kullanabilmelidir.</p> <p>6.2. Tasarımda güç kullanımlarında makul ölçüler aşılmamalıdır.</p> <p>6.3. Tasarımda tekrar eden eylemlerin mümkün mertebe en aza indirilmesi sağlanmalıdır.</p> <p>6.4. Tasarımda fiziksel güç harcanmasını gerektiren uzun süreli eylemler en aza indirilmelidir.</p>
<p>7. Yaklaşma ve Kullanım İçin Uygun Boyut ve Mekân İlkesi (Size and space for approach and use)</p> 	<p>7.1. Tasarımda oturan veya ayakta olan tüm kullanıcılara önemli unsurları görebilmeleri için net ve engelsiz bir bakış açısının sağlanması gerekmektedir.</p> <p>7.2. Tasarımda oturan veya ayakta olan kullanıcıların tüm elemanlara rahat bir şekilde ulaşabilmesi sağlanmalıdır.</p> <p>7.3. Tasarım kullanıcıların el ve kavrama ölçülerindeki farklılıklara uyumlu olmalıdır.</p> <p>7.4. Kullanımda yardımcı araçların kullanımı veya kişisel yardımın gerçekleştirilmesi için yeterli alan sağlanmalıdır.</p>

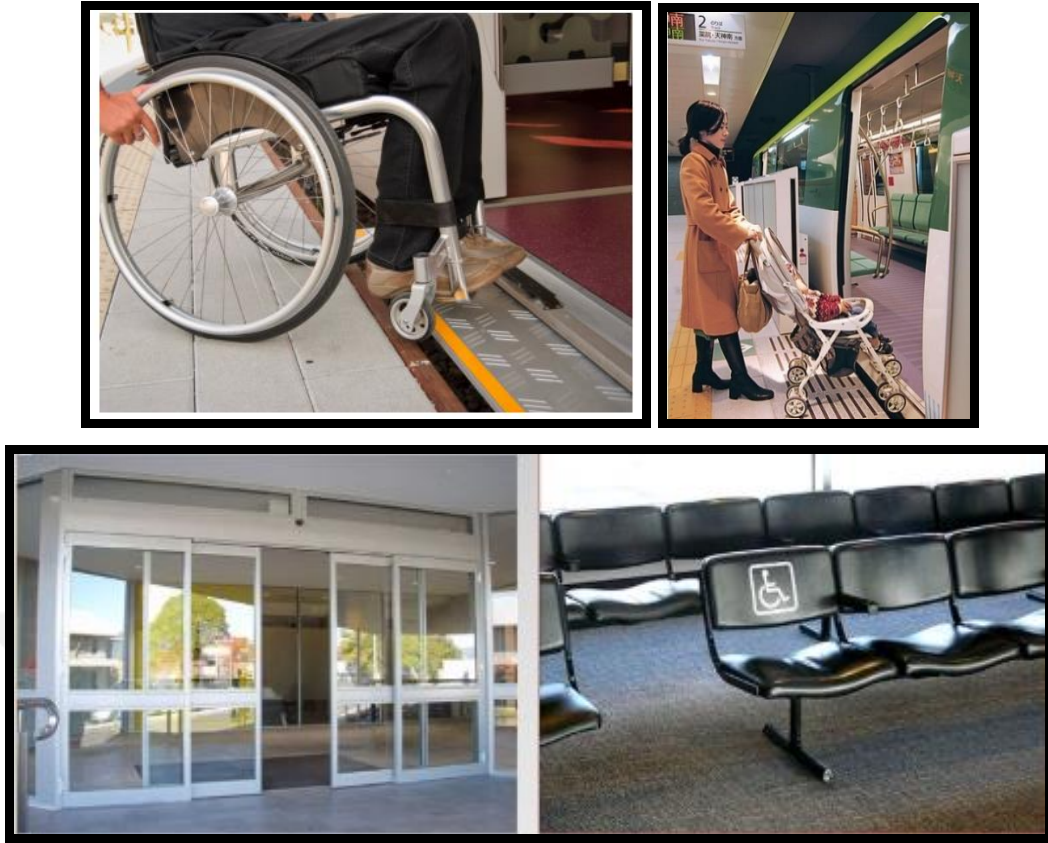
Evrensel tasarım ilkelerine ilişkin tasarım detayları aşağıda açıklanmıştır (CUD,1997; Snider ve Takeda, 2008):

1. Eşitlikçi Kullanım İlkesi

Mekân, ürün ve çevrelerin farklı işlevsel yetiye sahip her kişinin kullanabileceği ve bu alanlarda sunulan hizmetlerden eşit olarak yararlanabileceği şekilde tasarlanmasıdır (Şekil 6.3).

Tasarım;

- ✓ Çeşitli yetenekteki insanlar için kullanılabilir ve pazarlanabilir olmalıdır.
- ✓ Tüm kullanıcılar için mümkün olduğunca eşdeğer ve aynı kullanım araçları düzenlenmelidir.
- ✓ Herhangi bir kullanıcıyı, kullanım sırasında ayrı tutmak veya damgalamaktan kaçınılmalıdır.
- ✓ Tüm kullanıcılar için mahremiyet, güvenlik ve emniyet eşit olarak mevcut olmalıdır.
- ✓ Tasarım tüm kullanıcılara hitap etmelidir.



Şekil 6.3. Eşitlikçi kullanım ilkesi için örnekler (URL17; URL18)

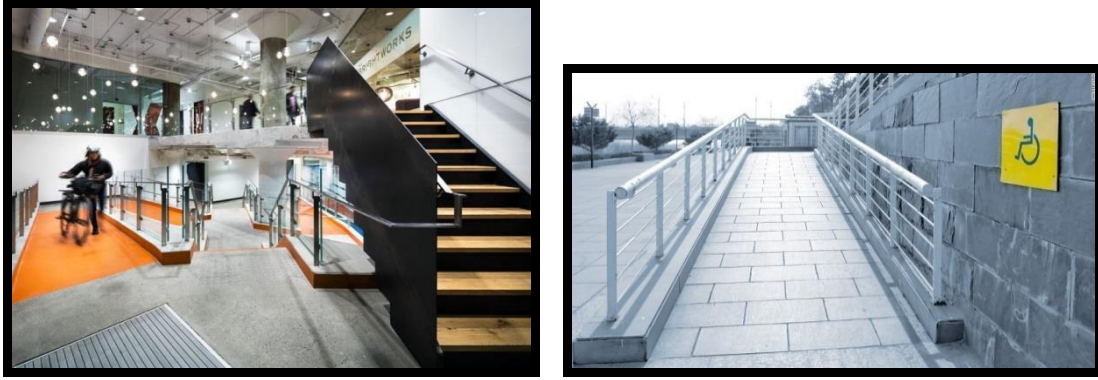
Herkesi kapsayan tasarımların yapılmasıyla herhangi bir engeli veya kısıtı olan kişilerin etiketlenmediği bir tasarım gerçekleştirilmiş olur. Fiziksel çevre düzenlemeleri yapılırken bu ilkenin dikkate alınmasıyla, herkes için ayrımcı olmayan, güvenli, korunaklı, kullanışlı ve erişilebilir mekânlar oluşturulur.

2. Kullanımda Esneklik İlkesi

Bu ilkeyle, farklı yetenek ve becerilere sahip kişilere kullanım şekillerine yönelik seçenekler sunan tasarımlar yapılabilir. Böylece, toplumdaki her kullanıcı grubu kendisine en uygun olan seçeneği kullanabilme olanağına sahip olur. Bu bağlamda, tasarım her kullanıcıya sahip olduğu yeteneğine göre farklı tercih ve seçenekler sunabilmelidir (Şekil 6.4).

Tasarım;

- ✓ Çok çeşitli bireysel yetenek ve tercihleri barındırmalıdır.
- ✓ Örneğin sağ ve sol el kullanımları gibi kullanım yöntemlerine göre seçenek sunmalıdır.
- ✓ Kullanıcının hassasiyetine göre doğru kullanım şekli sağlamalıdır.
- ✓ Kullanıcının hızına uyum sağlamalıdır.



Şekil 6.4. Kullanımda esneklik ilkesi için örnekler (URL19; URL20)

3. Basit ve Sezgisel Kullanım İlkesi

Tasarım kullanıcıların yeteneklerine, dil becerilerine ve tecrübelerine bakmadan basitçe sezgisel olarak anlaşılacak bir şekilde gereksiz karmaşalardan uzak ‘okunabilir ve anlaşılabilir’ olmalıdır (Şekil 6.5).

Tasarım;

- ✓ Kullanıcının deneyiminden bağımsız olarak bilgi, beceri ve konsantrasyon seviyesine göre kolay ve anlaşılabilir olmalıdır.
- ✓ Gereksiz karmaşıklıktan uzak ve yalın olmalıdır.
- ✓ Çeşitli okuryazarlık ve dil becerilerini barındıran beklenti ve sezgiler ile uyumlu olmalıdır.
- ✓ Bilgi aktarımı tutarlı olarak kullanım sırasında ya da sonrasında etkili uyarı ve geri bildirim sağlamalıdır.



Şekil 6.5. Basit ve sezgisel kullanım ilkesi için örnekler (URL21; URL22)

4. Algılanabilir Bilgi İlkesi

Tasarımın çevresel şartlara ve kullanıcıların yeteneklerine bakmaksızın çaba sarf

etmeden kavranabilir, algılanabilir ve anlaşılabilir olması bu ilkenin temel şartlarıdır. Önemli olan bilgi vurgulanmalı ve diğer çevresel etmenlerden ayırt edilebilmelidir (Şekil 6.6).

Tasarım;

- ✓ Ortam koşullarına ve kullanıcının duyuşsal niteliklerine uygun olarak kullanıcıya gerekli bilgiyi etkin bir şekilde iletmelidir.
- ✓ Kullanım ve bilgi arasındaki bağlantılar için farklı görsel, işitsel, dokunsal modeller kullanılmalıdır.
- ✓ Gereken bilgi ve çevre arasındaki bağlantı sağlayarak gerekli bilgilerin okunabilirliği en üst düzeye çıkarmalıdır.
- ✓ Öğeleri ayırt edilebilecek bir şekilde tarif edilmelidir.
- ✓ Çeşitli yöntemler ile kullanıcıların algısal sınırlamalarına yönelik uyumlu kullanım sağlamalıdır.

Microsoft'un "Cities Unlocked" adını taşıyan projesi ile (GPS ve akıllı telefon teknolojilerinin kullanımıyla) görme engelli bireyler bir başka kişinin yardımına ihtiyaç duymadan tek başlarına kentsel mekânlarda hareket edebilmektedir.



Şekil 6.6. Algılanabilir bilgi ilkesi için örnekler (URL23; URL24)

5. Hata İçin Tolerans (Risk Azaltımı) İlkesi

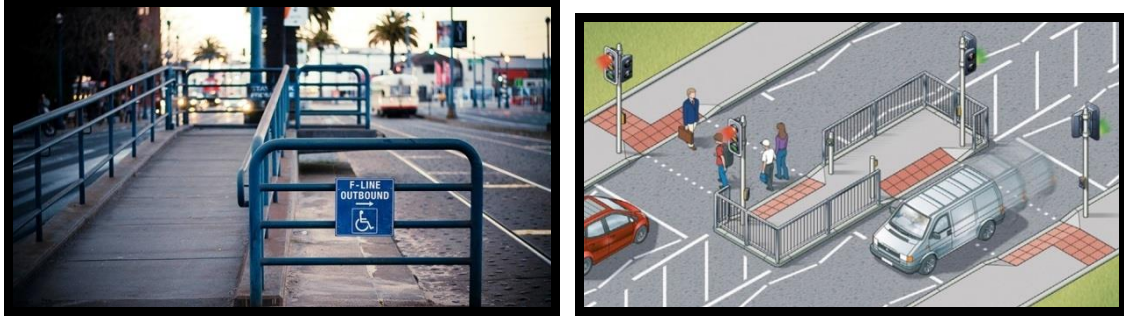
Tasarımla, ortaya çıkabilecek her türlü kazaya ve tehlikeli bir duruma ilişkin ortaya çıkabilecek olumsuzlukları düşünerek bu durumların en aza indirilmesinin sağlanmasıdır (Şekil 6.7).

Tasarım;

- ✓ İstenmeyen durumlar karşısında tehlike ve kazalar sonucu oluşacak olumsuz

sonuçları en aza indirmelidir.

- ✓ En çok kullanılan öğelerin en kolay ulaşılabileceği şekilde, hata ve tehlike olasılığını en aza indireceği şekilde oluşturulmalıdır.
- ✓ Tehlike ve hata uyarıları ile hata toleranslı ve güvenli ortamlar sağlamalıdır.



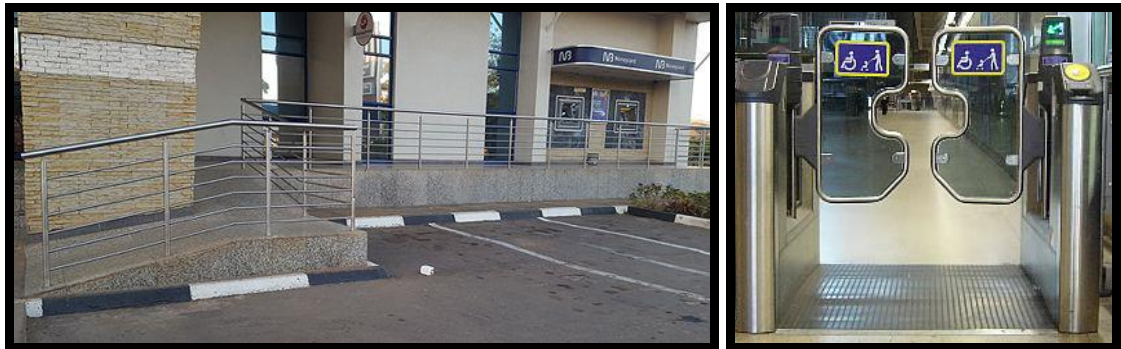
Şekil 6.7. Hata için tolerans ilkesi için örnekler (URL25; URL26)

6. Düşük Fiziksel Güç Gereksinimi İlkesi

Tasarımın, kullanıcının yapmak istediği faaliyeti en az güç ve enerji kullanarak rahatlıkla yapmasına imkân verecek şekilde olmasıdır (Şekil 6.8).

Tasarım;

- ✓ Verimli ve konforlu bir şekilde kullanıcıyı en az yoracak şekilde düzenlenmelidir.
- ✓ Her vücut pozisyonuna göre kullanıma imkân sağlamalıdır.
- ✓ Uygun güç kullanımı sağlayarak gereksiz eylemler en aza indirilecek şekilde olmalıdır.
- ✓ Süreklilik gerektiren ve gereksiz enerji kullanımına neden olacak öğeler elimine edilerek en az enerji prensibine göre rahat kullanım sağlanmalıdır.



Şekil 6.8. Düşük fiziksel güç gereksinimi ilkesi için örnekler(URL27; URL28)

7. Yaklaşım ve Kullanım İçin Boyut ve Mekân İlkesi

Her kullanıcı için uygun ölçülerde, kullanıcının mekânı kullanım durumundaki

farklı bireylerin farklı duruş pozisyonlarının da öngörülerek herkes için kullanım şekline uygun olarak ve kullanım alanına göre yeterli alan sağlanmış şekilde oluşturulan tasarımıdır (Şekil 6.9).

Tasarım;

- ✓ Kullanıcının beden ölçüsünden, duruşundan veya hareketliliğinden bağımsız olarak yaklaşım, erişim, yönlendirme ve kullanım için uygun boyut ve alan sağlamalıdır.
- ✓ Oturmuş veya duran herhangi bir kullanıcıya yönelik önemli öğeler için net bir görüş açısı sağlamalıdır.
- ✓ El ve kavrama seçenekleri içeren rahat kullanımlar barındırmalıdır.
- ✓ Kullanıcının yardımcı eşyasına ya da kişisel yardım ihtiyaçlarına göre yeterli genişlikte alan sağlamalıdır.



Şekil 6.9. Yaklaşım ve kullanım için boyut ve mekân ilkesine örnekler (URL29; URL30)

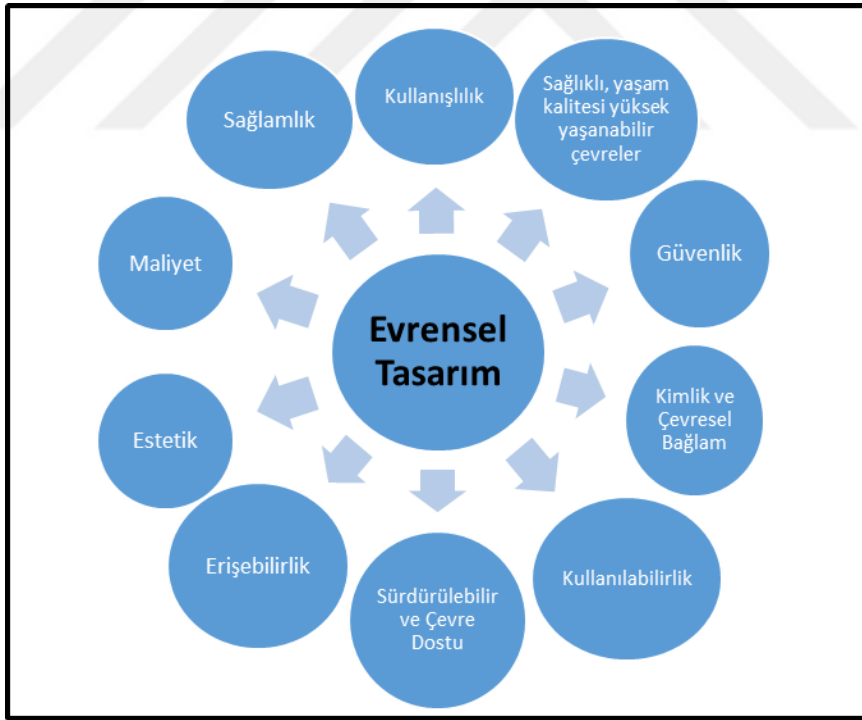
Evrensel tasarımın öncüsü olan mimar Ronald Mace'nin misyonu devam ettirilerek, uzmanlar tarafından değişen dünya koşulları da dikkate alınarak kullanıcı gereksinimlerine göre yeni ilkeler eklenmiştir (Evcil, 2015).

- Bireyin Çevreden Hoşnutluğu
- Dayanıklılık ve Ekonomi
- İnsan Sağlığı ve Doğal Çevre
- İşlevsel ve Estetik Entegrasyon
- Sosyal Bütünleşme ve Katılım

Bu ilkelerin yaşam koşullarının değişimi ile birlikte artması beklenmektedir.

6.4. Şehir ve Bölge Planlama Disiplininde Evrensel Tasarım

Evrensel tasarım her çeşit yetenek ve tüm yaş grupları için adil, kapsayıcı, katılımcı ve erişilebilir mekânların yaratılmasında yol gösterici bir yaklaşımdır. Tasarım sürecinin başlangıcında, ihtiyaç duyulan gereksinimlere ilişkin önlemlerin alınmasıyla, etkin olmayan öneri ve çözümler elimine edilerek sürdürülebilir bir tasarım gerçekleştirilmesine olanak sağlanır. Bu yaklaşım, kentsel tasarım ve ulaşım politikalarının entegrasyonunun sağlanmasına rehberlik eder. Kamu altyapı yatırımlarında verimliliğin artmasını sağlar ve daha etkin ekonomik modellerin ortaya çıkmasına yardım eder. Şehir ve Bölge Planlama disiplini kente bütüncül bir bakış açısı ile yaklaşır. Bu bağlamda, bu disiplin içinde yoğunluk kararları, ulaşım ve altyapı düzenlemeleri, kentsel fonksiyonların dağılımı, açık ve yeşil alanların kurgulanması, kentlerin diğer yerleşimlerle olan erişilebilirliğinin gerçekleştirilmesi gibi üst ölçekteki politika ve kararlar oluşturulur (Baykan, 2014). Evrensel tasarımın ilkeleri tüm tasarım bölümlerinin ara kesitinde bulunmaktadır (Şekil 6.10).



Şekil 6.10. Kentsel tasarım disiplinlerinde evrensel tasarım bileşenleri (Evcil, 2015)

Bu ilkelerin planlama ve kentsel tasarım aşamalarında, yapılacak olan plan revizyonlarında, planların uygulama sürecinde ve kenti kullanan bireylerin yaşam kalitesinin artırılmasına yönelik yapılacak olan çalışmalarda dikkate alınması

gerekmektedir. *Eşitlikçi kullanım ilkesi*, kentsel çevrede herkesin özel-kamusal mekânlara, kamusal hizmetlere ve sosyo-kültürel faaliyetlere katılım ve erişim hakkının yerine getirilmesini gerektirir. Her ölçekte farklı seçeneklerin sunulduğu ve uyum sağlayabilen bir tasarım *kullanımda esneklik ilkesi* ile sağlanabilir. Yürüme mesafesinde yer alan kullanımların (sosyo-kültürel faaliyetler, ev-iş-okul vb.) oluşturulmasıyla karma alan kullanım kararlarının desteklenmesi bu ilkeye örnek olarak verilebilecek kentleşme politikalarından bir tanesidir. *Basit ve sezgisel kullanım ilkesi* çerçevesinde, kentlerin mekânsal niteliklerinin daha cazip ve anlaşılabilir hale getirilebilmesi sağlanabilir. Şöyle ki, Kevin Lynch'in imge analizi kullanılarak kentsel mekânların algılanabilirliği artırılabilir. Bu anlamda, landmark-kentsel kimlik öğeleri ile yön bulma kolaylaşabilir (Alkan Meşhur ve Çakmak, 2018).

Bu noktada dikkatle ele alınması gereken bir diğer önemli husus, sürdürülebilir çözümler sunan ve insanı odağa koyan akıllı şehir uygulamalarıyla kentsel yaşam kalitesini yükseltmeye yönelik çözümlerin üretildiğidir. Bu teknolojik gelişmeler özellikle engelli kişilerin yaşamlarını kolaylaştırıcı önemli olanakları da beraberinde getirmektedir. Görme engelliler için Amerika'da "finger reader (parmak okuyucu)" adı verilen yazılı metinlerin taranarak sesli hale getirilmesini gerçekleştiren bir cihaz geliştirilmiştir. Görme engelli kişiye kavşağın ismini seslendirerek trafik ışıklarına bir sinyal gönderen iki yönlü iletişim sağlayabilen baston ise Japonya'da kullanılmaya başlanmıştır. Yaya geçitlerini algılayabilen bu baston, görme engelli bireyin hemzemin geçitlerin dışına çıkmasına engel olmaktadır. Böylece, bastonu kullanan görme engelli kişi güvenli ve kimsenin yardımına ihtiyaç duymadan hareket edebilmektedir (Güngör ve ark., 2011). Bu engelsiz teknolojiler evrensel tasarımın *algılanabilir bilgi ve risk azaltımı ilkesine* örnek olarak gösterilebilir. Ayrıca, bu tür akıllı bastonların kullanımının yaygınlaşması ile birlikte günümüzde kentsel mekânlarda görme engellilerin hareket edebilirliğini kolaylaştırmak için yerleştirilen hissedilebilir yüzeylere de gerek kalmayabilecektir.

Kullanıcıların düşük fiziksel güç harcayarak dolaşım ve erişimlerinin sağlanması için kentsel mekânlardaki park, meydan, sokak, cadde ve yaya yolları gibi tüm kamusal alanlarda basamak ve merdivenli çözümler yerine minimum eğime sahip rampaların tercih edildiği tasarımların yapılmalıdır. Böylece, bu ilkede hedeflenen çocuk, yaşlı, engelli ve tüm dezavantajlı grupların mekâna ulaşılabilirliği konforlu bir şekilde sağlanmış olacaktır.

Yaklaşım ve kullanım için boyut ve mekân ilkesinde, tasarım kullanıcıların vücut ölçülerine, duruşuna ve hareketinin hangi yönde olduğuna bakmaksızın ona uygun ve kapsayıcı olacak bir şekilde yapılmalıdır. Örneğin ürün ve kullanımlar hem oturan hem de ayakta duran kullanıcıların erişebileceği mesafede olacak şekilde düşünülmelidir.

Daha önceki bölümde belirtilen evrensel tasarıma yeni eklenen ilkelerin de kısaca açıklanması yerinde olacaktır. *Bireyin çevreden hoşnutluğu* Manley tarafından 2000 yılında evrensel tasarımın sekizinci ilkesi olarak eklenmiştir. Bu ilkeyle, bireylerin yaşam çevrelerinden memnuniyet duymalarının ve güçlü bağlar geliştirmelerinin sağlanması hedeflenmektedir. Yaşadıkları kent ve çevre ile iletişim kurabilen bireyler buldukları alanı sahiplenerek yere özgü değerlerin tanımlanmasına katkıda bulunurlar. Bu şekilde, doğal ve kültürel değerlerin korunması gerçekleşir ve yaşanabilir çevreler oluşturulabilir.

Evrensel tasarım ilkelerine dâhil edilen bir yeni ilke de *işlevsel ve estetik uyum ilkesidir*. Bu ilkeyle, yaşam çevrelerinde ve ürünlerde çağın getirdiği teknolojik gelişmelere uyum sağlama gereğine ve işlevsel ve estetik olmasına vurgu yapılmaktadır. İşlevsel ve estetik ürünlerin ortaya çıkması bilişim teknolojilerindeki ilerlemelerle gerçekleşmektedir. Kente ilişkin kararlar alınırken ve uygulama aşamasında kentli bireylerin sürece katılımlarının sağlanması sosyal uyum ve katılım ilkesinin dikkatle ele aldığı konudur. Sosyal katılım kentsel ve kamusal mekânlardaki tasarımlar yapılırken tüm bireylerin yararlanabileceği şekilde hizmetlerin sunulmasıyla gerçekleşir (Evcil, 2015).

Dayanıklı, bakımı kolay ve uygun maliyetli ürün ve çevrelerin tasarlanmasına yönelik önerilerde bulunan ilke *dayanıklılık ve ekonomi ilkesi*'dir. Herhangi ilave bir maliyete ihtiyaç duyulmadan pek çok insan tarafından kullanılabilen mekân ve ürün yaşam içinde herkese kolaylık sağlayacak çözümlerin de üretilmesine katkı sağlayacaktır. Evrensel tasarımı diğer tasarımlardan farklı kılan en temel özelliği farklı pazarlanabilir niteliğe sahip olması ve kullanıcılara hitap etmesidir.

Son olarak *insan sağlığı ve doğal çevre ilkesi* evrensel tasarımın sürdürülebilir olma özelliğine dikkat çekmektedir. Bu ilkeye göre, insan sağlığını etkileyen her türlü olumsuz faktör dikkate alınarak tasarımlar yapılmalı ve sağlıklı yaşam teşvik edilmelidir. Bu bağlamda, doğal kaynakların korunması, yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanılması ve sosyal eşitliğin sağlanması hedeflenmektedir (Dolap, 2016).

Evrensel tasarım ilkelerine üst ölçekte uygun olan kentler; kompakt, çalışma ve yaşama mekânları arasındaki ilişkinin güçlü bir şekilde kurgulandığı, gelişmiş sürdürülebilir ve alternatif ulaşım sistemlerine sahip olan, karma kullanımlı ve sosyo-kültürel çeşitliliği bünyesinde barındıran yaşam ve konut alanlarının olduğu kentlerdir.

Kentlerde araç odaklı düzenlemelerin yapılması yerine engelli, yaşlı, yaya, bisiklet ve toplu taşıma araç kullanıcılarının konforlu, güvenli ve rahat erişimlerinin sağlayacak planlama ve politika ve tasarımların yapılması ile kentlerde sürdürülebilir gelişme sağlanabilecektir.

Yayaların kentsel mekânlarda güvenli bir şekilde hareket edebilmesinin gerçekleştirilmesi ve yaya hakkının gözetilmesi çağdaş kentlerde kentsel tasarımın temel ilkelerindendir. İlk olarak, yayalara yönelik olarak kentsel ve kamusal mekân kullanımlarında işlevsel ve estetik çözümler üretilmelidir. Araçların konforuna hizmet eden ve taşıt trafiğini hızlandıran alt/üst geçitlerin yerine belli ve uygun aralıklarla hemzemin geçitler düzenlenmelidir. Yayalar buldukları noktalarda alt/üst geçit olsa bile karşıdan karşıya geçmek için genellikle tehlikeli taşıt yollarının kullanılmaktadırlar.

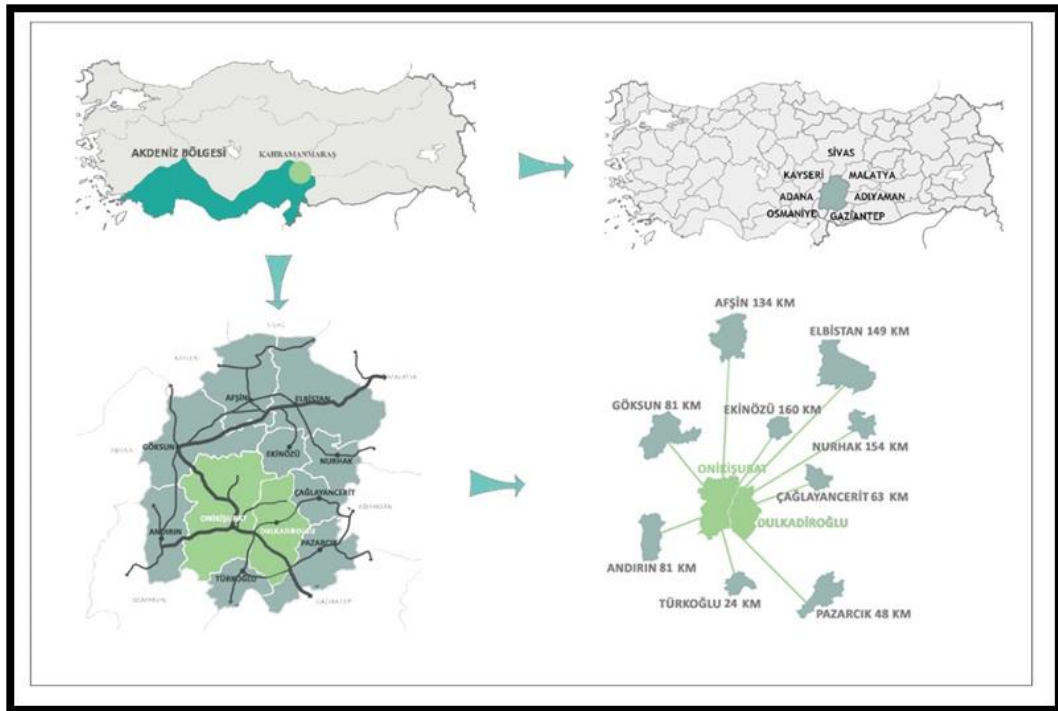
Ulaşım planlama ve politikalarında içinde bulunulan en büyük yanlış, ulaşım sorununun sürekli yeni açılan geniş yol ve otobanlar ile çözülebileceğine olan inançtır. Hâlbuki açılan her yol beraberinde taşıt kullanım talebini de getirmektedir. Bu durum ancak toplu taşıma ve bisiklet gibi alternatif ulaşım türlerinin desteklenmesiyle ve akıllı ulaşım teknolojileriyle entegrasyonunun sağlanması ile çözülebilecektir. Böylece, sürdürülebilir, evrensel ve akılcı bir politika ve planlama anlayışının benimsenmesiyle kentler daha yaşanabilir hale gelecektir (Alkan Meşhur ve Tekin, 2018).

7. SAHA ARAŞTIRMASI: KAHRAMANMARAŞ KENT MERKEZİ ÖRNEĞİ

Bu bölümde Kahramanmaraş kent merkezinin tarihsel süreç içinde ortaya çıkış ve gelişim süreci ortaya konulmuştur. Saha araştırması için seçilen bölgenin kent içindeki konumu ve ulaşım bağlantılarının engelli ve yaya kullanıcıları açısından genel bir değerlendirmesi yapılmıştır. Çalışmanın devamında Kahramanmaraş Kent Merkezinde mekânsal kullanımlarda standartlara ve evrensel tasarım ilkelerine uygunluk analizleri ve tespitleri gerçekleştirilmiştir.

7.1. Çalışma Alanının Tanıtımı

Konumu itibariyle Akdeniz ve Doğu Anadolu Bölgelerinin sınır kısmında bulunan Kahramanmaraş Kenti, kent merkezinin güneyde bulunması nedeniyle Akdeniz Bölgesi içerisinde yer almaktadır. Yüzölçümü 14.327 km² olan kentin TÜİK verilerine göre 2018 yılı nüfusu 1.144.851 kişidir (URL31). Kent batısında Kayseri, Adana, Osmaniye, doğusunda Malatya, Adıyaman, kuzeyinde Sivas ve güney doğusunda Gaziantep illeri ile sınır komşusudur. 2012 yılında çıkarılan 6360 sayılı Kanun ile Kahramanmaraş kenti büyükşehir statüsü kazanmıştır. Merkezde Onikişubat ve Dulkadiroğlu ilçelerinin de kurulmasıyla kentin ilçe sayısı toplam 11'e ulaşmıştır. Kentin merkeze en yakın ilçesi Türkoğlu iken en uzak ilçesi Ekinözü'dür (Şekil 7.1).



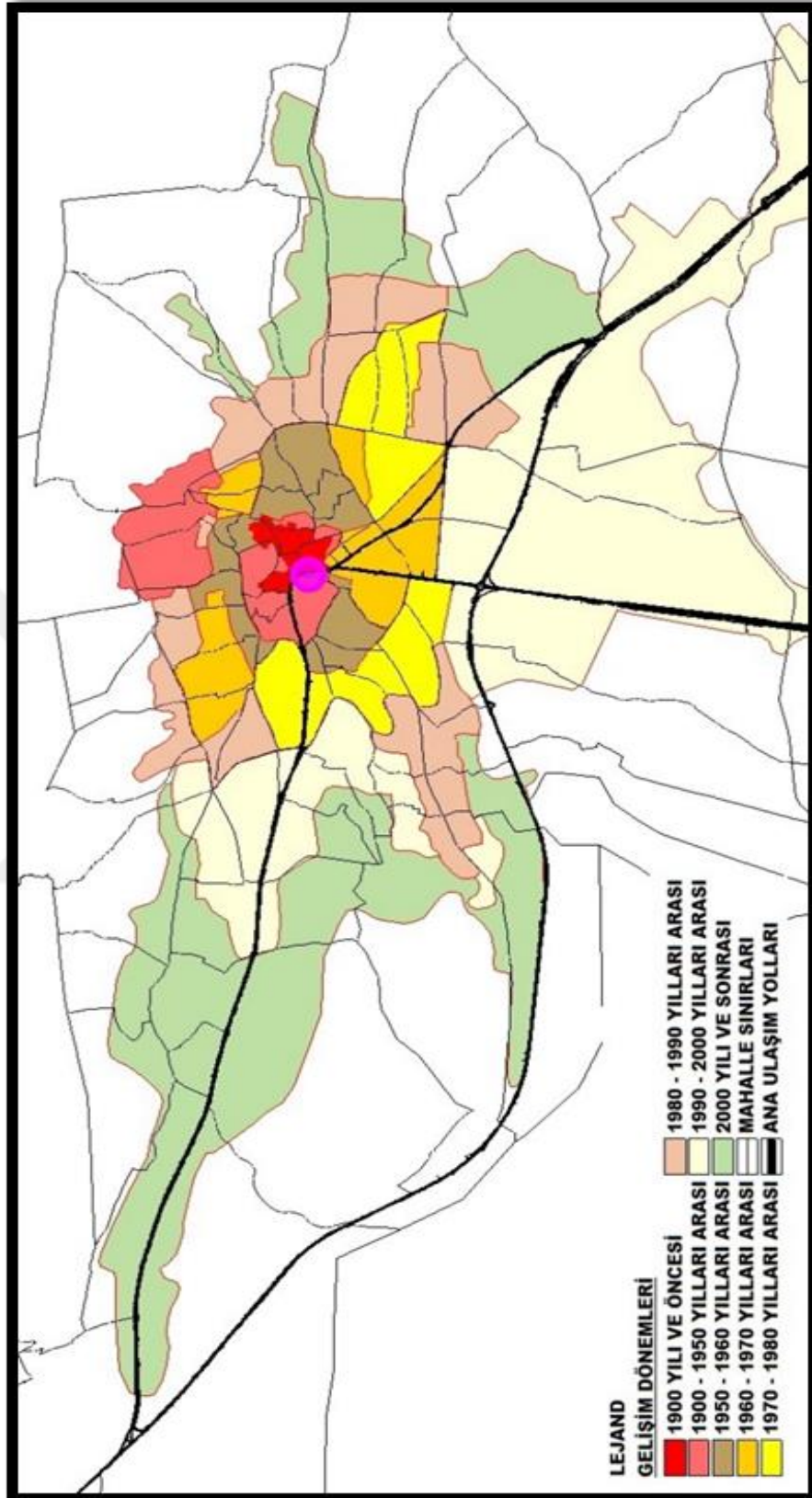
Şekil 7.1. Çalışma alanının konumu

Hititlerin kurduğu düşünölen kentte, daha sonraları Asur, Pers, Roma, Bizans, Arap, Selçuklu, Memluk, Dulkadiroğlu ve Osmanlı gibi medeniyetler hüküm sürmüşlerdir (URL32). 1900'lü yıllardan önce tarım ve hayvancılık sektörünün hâkim olduğu kentte yerleşim alanları ve kent merkezinin oluşum süreci kale ve çevresinde başlamıştır. 1900-1970 yılları arasında daha çok yaya kullanımının ön planda olması sonucunda kent, sadece kent merkezlerinin çeperlerinde yayılarak bir gelişme göstermiştir.

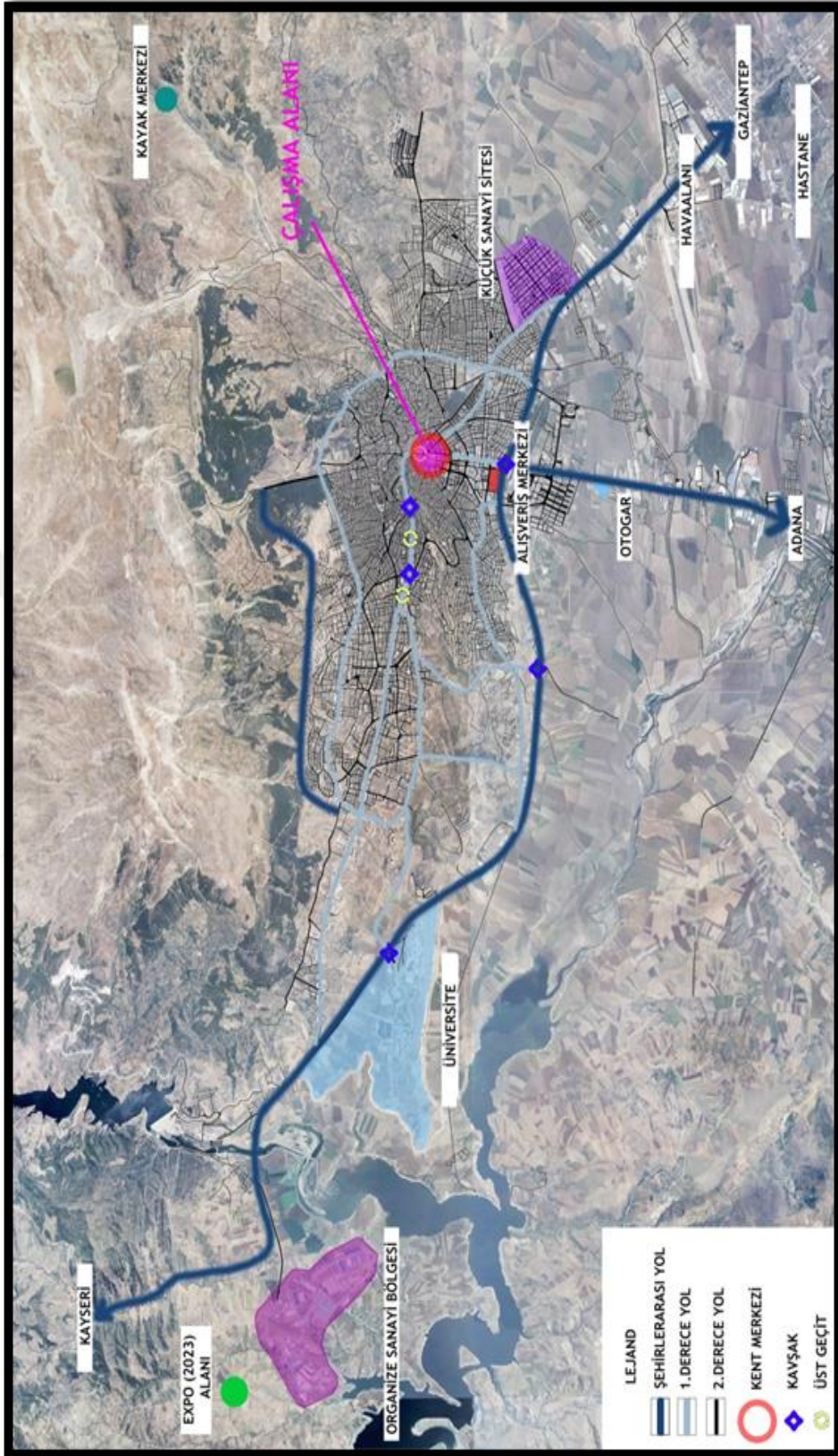
1982 yılında ilk yapılaşma şartlarını içeren imar planının onaylanmasıyla planlı bir şekilde gelişim gösteren kentte batı, doğu ve güney çevre yolları üzerinde imar planında sanayi alanlarının tanımlanması sonucunda sanayileşme süreci başlamış ve günümüze kadar sanayi sektörü hızla büyümeye devam etmiştir. Sanayileşme sürecinin etkisi ile göç almaya başlayan kent içerisinde 1980-2000 yılları arasında kent merkezinin kuzey kısımlarında gecekondular sorunu ortaya çıkmıştır. Bu duruma çözüm olarak kentin belirli bölgelerinde toplu konut çalışmaları yapılmasına rağmen soruna kesin çözüm bulunamamıştır. Daha sonraları kuzeyden orman alanları, güneyden tarım toprakları arasında kalan kent, değışen ve gelişen kent ihtiyaçlarına yönelik olarak doğu-batı yönünde saçaklanmaya başlamıştır (Anonim, 2014).

2014 yılında onaylanmış olan meri imar planı doğrultusunda kentin gelişimi halen doğu-batı yönünde ışınsal olarak devam etmektedir. Bu gelişme devam ederken kent merkezi dışında gelişme gösteren yeni konut alanları araç kullanımına bağımlı bir ulaşım sisteminin kurgulanmasına neden olmuştur. Kentte yaya önceliğinin arka planda kaldığı ve özellikle araçlara yönelik bir planlama politikası benimsenmiş ve devamında bu yönde arazi kararları alınmaya başlanmıştır. Bu nedenle, kentte yaya ulaşımı arka planda bırakılarak, öncelikli olarak araçlara yönelik planlama politikaları çerçevesinde kent gelişim göstermiştir. Kentin tarihsel gelişim süreci Şekil 7.2'de gösterilmiştir.

Kentin oluşumundan bu yana günümüze kadar gelen kamu kurumlarının, ticari alanların ve açık kapalı kamusal alanların bulunduğu kentte yaşayan bütün kentlilerin kullanım etkisinde olan kent merkezi içerisinde belirlenmiş olan Çalışma Alanı harita üzerinde pembe renk ile gösterilmiştir (Şekil 7.3).



Şekil 7.2. Kahramanmaraş Kentinin tarihsel gelişimi



Şekil 7.3. Kahramanmaraş Kentinin ulaşım bağlantısı

Kentin ana ulaşım iskeletini, kentin ilk oluşumundan bu yana kent merkezi olma özelliği taşıyan ve Şekil 7.4’de gösterildiği şekilde çalışma alanını da içerisine alan Trabzon Bulvarının Kayseri, Gaziantep ve Adana Karayollarına bağlandığı ulaşım aksı ve bu ulaşım aksına bağlanan 1. derece kent içi ring yollar oluşturmaktadır. Daha önceleri Kayseri-Gaziantep Çevre Yolu olarak kullanılan, kent makroformunu kuzey-güney yönünde ikiye bölen 50 m’lik bu ana ulaşım ağı kentin gelişmesi sonucunda ihtiyaca cevap veremeyecek konuma gelerek yerleşim alanlarının içerisinde kalmış ve bu nedenle kentin güneyinden yeni bir çevre yolu bağlantısı verilmiştir. Bu ana ulaşım ağına bağlanan, ihtiyaçlar doğrultusunda topografyaya uygun olarak şekillenen 35 m’lik birinci derece ve 25 m’lik ikinci derece kent içi yollarla yerleşim alanlarının ulaşım bağlantıları oluşturulmuştur. Kent içerisinde başka alternatifi bulunmayan ve artan araç trafiği ile kullanımı yoğunlaşan ana ulaşım ağı üzerine, trafik yoğunluğuna çözüm bulmak amacı ile iki yeni katlı kavşak yapılmıştır. Yaya ulaşımını imkânsız hale getiren bu katlı kavşakların bulunduğu bu alanlara yaya üst geçitleri yapılmıştır. Eski çevre yoluyla yeni çevre yolu arasında 1. derece kent içi yollar ile kompakt bağlantılar oluşturulmuştur. Devamında, batı yönünde gelişme gösteren kentte batı çevre yolu da kent içi ulaşım ağına alternatif yol olarak kullanılmaya başlanmıştır. Bu doğrultuda, alanda yoğunlaşan araç trafiği nedeniyle trafik akışını kolaylaştırmak amacıyla Kayseri - Adana - Gaziantep Karayollarının birleşmiş olduğu kavşağa ve Kayseri yolu güzergâhı üzerine katlı kavşak çalışmaları yapılmıştır. Son zamanlarda ise trafik yoğunluğuna çözüm olarak geliştirilen en yeni proje, kentin kuzeyinden Kayseri ile Gaziantep Karayollarını birbirine bağlayarak yeni bir çevre yolu oluşturmak olmuştur. Ancak yeni kuzey çevre yolunun batı kısmının, kentin kuzeyindeki orman alanları nedeniyle yerleşim alanlarının dışından Kayseri karayoluna bağlanamaması ve kent içi 2. derece yola bağlanması bu projenin de trafik yoğunluğuna çözüm olmadığını ortaya koymuştur.

Çevre yollarının kavşak noktasına konumlanmış olan Alışveriş Merkezi, kentin geneline ve konumu itibarıyla Kayseri - Adana - Gaziantep karayollarını kullanarak kentin içerisinden gelip geçen misafirlere hizmet vermektedir. Kentin doğusunda Gaziantep yoluna bağlanan ikinci derece kent içi yol güzergâhında Küçük Sanayi Sitesi bulunmaktadır. Ayrıca kentte gelişim gösteren sanayi sektörünün, bir alanda toplanması amacıyla kentin batı kısmında Kayseri yolu güzergâhında da Organize Sanayi Bölgesi kurulmuştur. Otogar kentin güneyinde Adana yolu üzerinde, hava alanı kentin güney doğusunda Gaziantep yolu üzerinde, Üniversite Kampüsü ise Kayseri yolu üzerinde

bulunmaktadır. Kenti dünya ölçeğinde önemli bir noktaya taşıyacak olan “Bahçe Bitkileri” temalı EXPO organizasyonu 2023 yılında kentin batısında çalışmaları devam etmekte olan rekreasyon alanında gerçekleşecektir. Ayrıca kentin kuzey doğusunda bulunan kayak merkezi ile kış turizmi potansiyeli olan kent, kışın çevre illerden gelen birçok misafiri ağırlamaktadır.

Kuzeyinde orman alanları ve güneyinde nitelikli tarım arazileri ile sınırlanmış olan kentin, doğu-batı yönünde lineer gelişme göstermesi ve çeşitli fonksiyonların heterojen şekilde kentin çeperlerine konumlanmış olması nedeniyle oluşan ulaşım sorunlarına çözüm olarak her geçen gün yeni çalışmalara başlanmakta, bulunan çözümler araç kullanımına yönelik oluşmakta ve kent içerisinde yaya ulaşımı gün geçtikçe imkânsız hale dönüşmektedir. Yaya ulaşımı her ne kadar kent içerisinde toplu taşıma sistemi ile desteklenmeye çalışılsa da araç sahibi olan kişiler için yaya ulaşımının getirdiği zorluklar nedeniyle toplu taşıma araçları çok fazla tercih edilmemektedir. Bu durumda da her geçen gün kent, araç kullanımına bağımlı planlama anlayışı ile şekillenmektedir.

Son olarak çalışma alanı içerisinde bulunan kent merkezinin bir kısmı yaya öncelikli yol olarak düzenlenmiştir. Alan içerisinde araç trafiğinin azaltılması ve daha çok yaya kullanımının sağlanması amaçlanmıştır. Bu alandaki toplu taşıma durakları kaldırılmış ve toplu taşıma güzergâhları yaya önceliği dikkate alınarak yeniden belirlenmiştir. Fakat bu bölgede araç kullanımının devam etmesi ve yol kenarlarında otopark alanlarının bulunması nedeniyle proje uygulamada çok başarılı olamamıştır. Günümüzde yaya öncelikli olarak tasarlanan yolun araçlar tarafından baskın bir şekilde kullanımı halen devam etmektedir.

Kent merkezi içerisinde pilot bölge olarak belirlenen çalışma alanını; doğuda Trabzon Bulvarı, güneyde Zübeyde Hanım Bulvarı, batıda Azerbaycan Bulvarı, Sandalzade Bulvarı ve Ali Sezai Efendi Caddesi arasında kalan bölge oluşturmaktadır. Çalışma alanı içerisindeki taşıt ulaşımını sağlayan ana ve ara yollar, kavşak noktaları, yaya dolaşımını sağlayan hemzemin yaya geçitleri ve üst geçitler, toplum taşıma durakları ve güzergâhları, yaya öncelikli yollar ve açık-kapalı otoparklar Şekil 7.5’de gösterilmiştir.

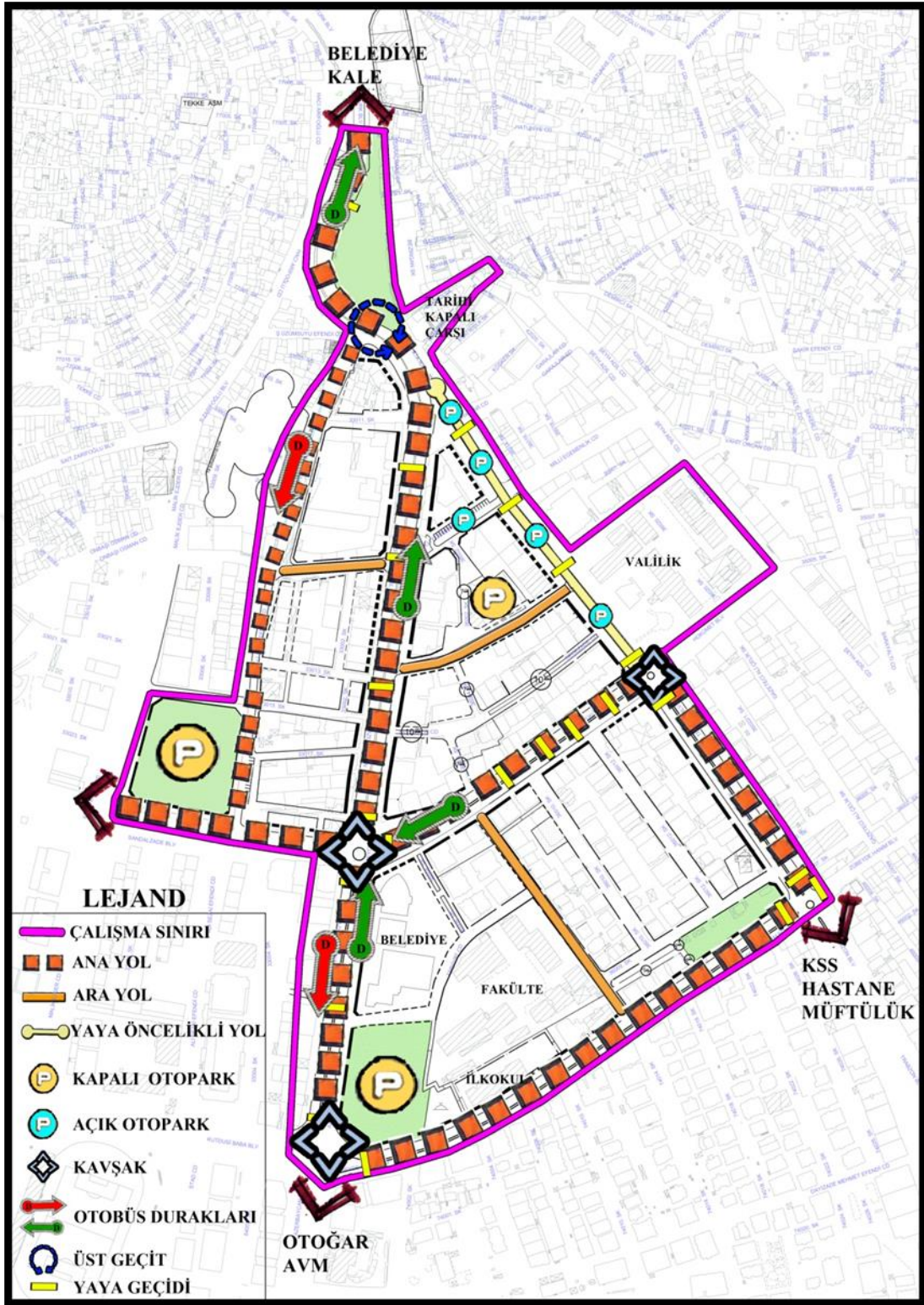
Onikişubat İlçesi ve Dulkadiroğlu İlçesi olarak iki ayrı idari yönetim sınırları içerisinde bulunan çalışma alanı, kamu kurumlarının bulunması, kent içi ana ticaret merkezi niteliği taşıması ve kentin bütününe ortak kullanımında, çeşitli alan kullanımını içermesi kriterleri göz önünde bulundurularak belirlenmiştir. Çalışma

alanı kentin ana ticaret merkezi niteliğinde olup Kale, Üniversite, Küçük Sanayi Sitesi, Hastane, Alışveriş Merkezi ve Otogar gibi alanların ulaşım bağlantılarının kavşak noktasında yer almaktadır. Valilik, Belediye, Fakülte, İlkokul, Tarihi Çarşı, Meydanlar ve açık – kapalı kamusal kullanım alanlarıyla, kentte yaşayan ve ziyaretçi olarak gelen bütün farklı yaş ve cinsiyetteki çeşitli kullanıcılara hizmet vermektedir (Şekil 7.6).

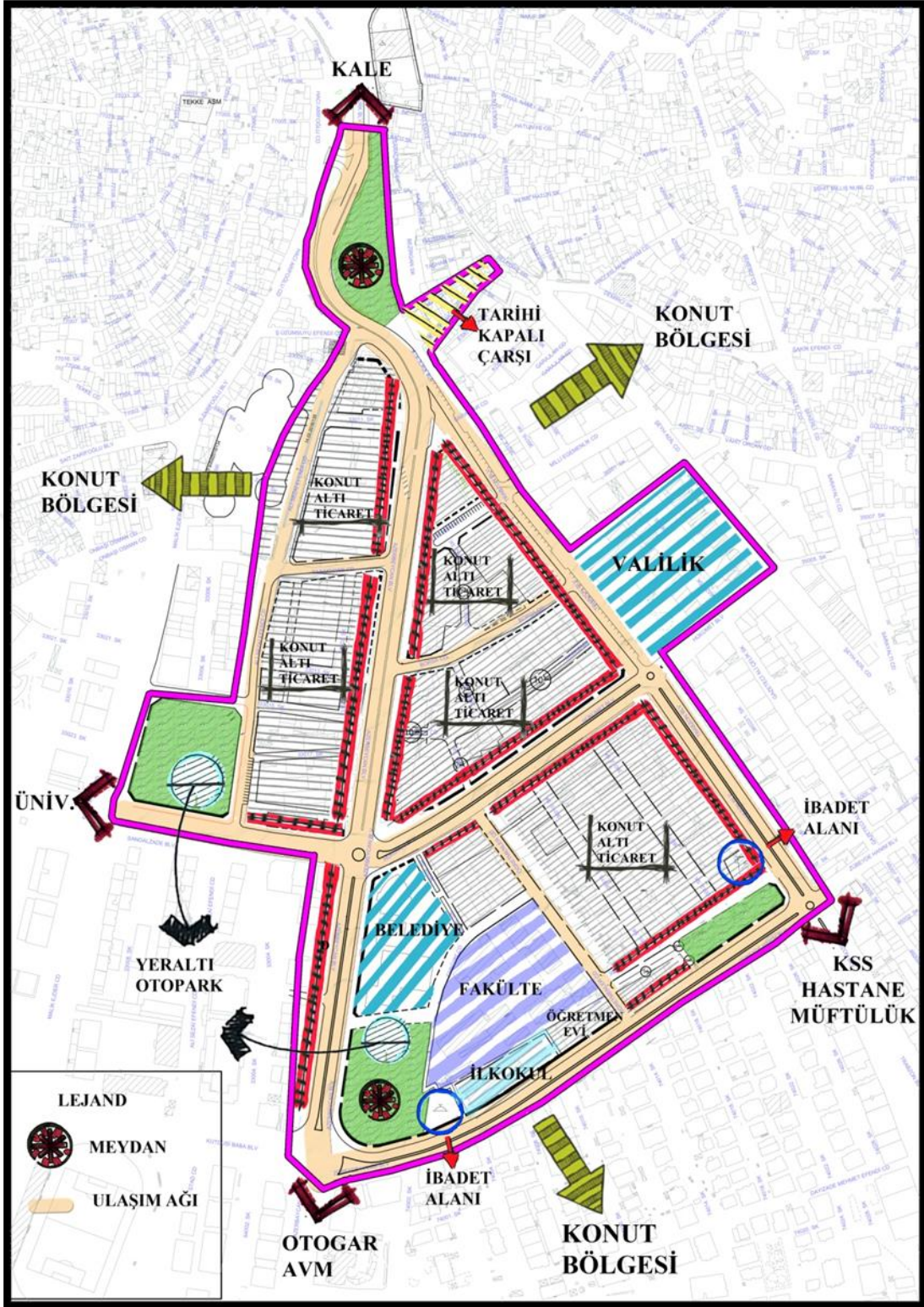




Şekil 7.4. Çalışma alanı sınırı



Şekil 7.5. Çalışma alanı ulaşım bağlantıları



Şekil 7.6. Çalışma alanı arazi kullanımı

7.2. Saha Araştırması Bulguları

Çalışma alanında, mevcut durum tespiti yapabilmek amacıyla yerinde incelemeler ve ölçümler yapılmıştır. Örneklem alanı içinde bulunan ve farklı kullanıcıların ihtiyaçlarını dikkate alan tasarım öğelerinin (bina girişleri, kaldırım, rampa, yaya yolu, otopark, merdiven, kentsel donatı elemanları ve yüzey kaplamaları gibi) standartlara uygunluğu ölçüm yoluyla tespit edilmiş ve bu öğelerin fiziksel özellikleri fotoğraflama ve gözlem yolu ile belirlenmiştir.

Yapılan analiz ve tespitler aşağıdaki dört ana başlıkta incelenecektir;

1. Dolaşım ve sirkülasyon sistemlerinin kullanımı (kaldırımlar, rampalar, yaya yolları, yaya geçitleri, merdivenler ve bina girişleri)
2. Ulaşım alanlarının kullanımı (toplu taşıma durakları ve otoparklar)
3. Kentsel mobilyaların kullanımı
4. İşaret, işaretleme ve yön bulma olanakları

Değerlendirme ölçütleri ve değerlendirme tablosu literatürde yer alan evrensel tasarım ile ilgili araştırmalardan (Kavak, 2010; Sirel vd., 2012; Nimpuno, 2014; Meşhur ve Çakmak, 2018) ve ulusal, uluslararası standartlardan (TS 12506; ADA; The Center for Universal Design) yararlanılarak oluşturulmuştur (Çizelge 7.1).

Her bir başlık için örneklem alanlarında evrensel tasarım ilkelerine uygunluk oranları hesaplanmıştır. Tablodaki standartlara uygun olan başarılı her bir düzenleme için 1 puan, başarısız uygulama için 0 puan, ilgili standardın alanda bulunmaması durumunda kriter hesaplama dahil edilmemiştir.

Çizelge 7.1. Evrensel tasarım ilkeleri için kriterler-standartlar

Evrensel Tasarım İlkeleri İçin Kriterler-Standartlar		Puan		
Dolaşım ve sirkülasyon sistemlerinin kullanımı		1	0	Y
Kaldırımlar	Genişliği en az 150 cm olmalıdır.			
	Yüksekliği en az 3 cm; en çok 15 cm olmalıdır.			
	Kaldırım bitiş noktalarında min. 90 cm genişliğinde, maksimum % 8 eğimli rampa			
	Kaymaya ve parlamaya karşı dayanıklı, düz, pürüzsüz, sert zemin malzemesi			
	Görme engelli bireylerin bastonlarıyla rahatlıkla hareket edebilecek şekilde olması, tehlikeli pahın bulunmaması			
	10 metreden geniş açıklıklarda min. 60 cm genişliğinde hissedilebilir yüzey uyarısıyla yol takibi			
	Kaldırım rengi ile zıt renkte hissedilebilir yüzeyler			
	Kaldırım kenarında bulunan ağaçların sarkan dallarının, tabelaların ve dikenli bitkilerin yerden yüksekliği min.220 cm olmalıdır.			
	200 cm'den dar kaldırımda ağaçlandırmanın yapılmaması			
	Kaldırım üzerinde bulunan ağaçların diplerinde çevre ile zıt renkli ızgara veya çakıl döşemesi olmalıdır.			
	Drenaj ızgara çubukları aralarındaki mesafe max.13mm			
	Yeterli aydınlatmanın yapılmış olması			
Rampalar	Yaya yolları, kaldırımlar ve merdivenlerle bütünleştirilmesi			
	Rampaların min. 90 cm genişliğinde, maksimum %8 eğimli olması			
	Rampalar ile taşıt yolunun birleştiği yerlerde çıkıntı ve çukurluk olmamalıdır			
	Rampaların her iki tarafına korkuluk (Özellikle geniş rampalarda)			
	Uzun rampalarda arada sahanlığın yapılmış olması			
	Zemin malzemesinin kaymaya dayanıklı olacak şekilde yapılmış olması			
Yeterli aydınlatmanın yapılmış olması				
Merdivenler	Basamak genişliği min.180 cm			
	Basamak yüksekliği maksimum 15 cm			
	Aynı yöne doğru devamlılığı olan merdivenli yolların yükseklik farkı 180 cm'nin üzerindeyse merdivenler arasında sahanlık (200 cm) yapılmalıdır.			
	Merdivenlerdeki yürüme yüzey kaplamalarında kaymayan ve pürüzlü malzeme kullanılmalıdır.			
	Basamak uçlarında koruyucu kaymayan şerit (2,5 cm) kullanılmalıdır.			
	Basamak öncesindeki sahanlık ve merdivenlerin bitiminde 60 cm genişliğinde hissedilebilir kabartma yüzeyler bulunmalıdır.			
	Genişliği 300 cm den fazla olan merdivenlerin ortasına min. 80 cm- maksimum 90 cm aralıklarında trabzan yerleştirilmelidir.			
	Sıcağa soğuğa dayanıklı, kaymayı önleyen trabzan malzemesi			
Yaya Geçitleri	Üstten ve ayırt edilir nitelikte aydınlatma yapılmalıdır.			
	Min.90 cm genişliğinde yaya geçitleri			
	Öncesinde ve sonrasında hissedilebilir doku uyarısı			
	Okunması ve algılanması kolay trafik ışıkları (sesli sinyalizasyon)			
	Yeterli geçiş süresi (40 saniye)			
	Güvenli geçiş süresini uzatabilmek için sensörlü sistemlerin kullanımı			
	Işık kontrolü olan yaya geçitlerinde trafik işaret lâmbalarında ışık, yaya figürü, kabartmalı ve sesli uyarı işaretleri olmalıdır.			
	Yayanın karşıya geçtiği noktada taşıt yoluna uzanan rampanın eni en az 150 cm ve eğimi en fazla % 8 olmalıdır.			
	Koruyucu ada geçiş kısımlarında yüzey dokusu taşıt yolu yüzeyinden farklı olmalıdır.			
	Taşıt yolundan farklı hissedilebilir yüzey			
Yeterli aydınlatmanın yapılmış olması				

Bina Girişleri	Kaldırımdan itibaren engelsiz olmalı			
	Basamaksız girişlerin tercih edilmesi			
	Giriş sahanlığının eni minimum 120 cm ve boyu 150 cm olmalıdır.			
	Kaldırımlardan bina girişlerine kadar hissedilebilir yüzeylerle kesintisiz yönlendirme sağlanmalıdır.			
	Girişin karşısındaki kapıyla rampanın arasındaki uzaklık min.120 cm olmalıdır.			
	Rampanın eğimi en fazla % 6 olmalıdır.			
	Rampanın başlangıcında ve bitişinde farklı dokudaki sahanlığın 150 cm x 150 cm yapılmış olması			
Yeterli aydınlatmanın yapılmış olması				
Toplu Taşıma Durakları ve Otoparklar				
Toplu Taşıma Durakları	İnme ve binme alanlarında otobüslerin/tramvayların alt basamağıyla kaldırımların seviyesi aynı olmalıdır.			
	En az 220 cm yüksekliğinde korunmalı üst örtü ve kenar muhafazası			
	Bilgilendirmenin yapıldığı işaretler ve sembollerinin levhalarının yerden olan yüksekliğinin min. 220 cm olması gerekmektedir.			
	Kapalı duraklardaki bilgilendirme panoları; dokunsal, göz hizasında, okuma yüksekliğinde ve harfleri iri puntolu olmalıdır. Kabartmalı şehir haritası, güzergâhların planı ve toplu taşıma araçları için tarife bulunmalıdır.			
	Yolcuları indirme ve bindirme alanlarının binalara erişebilirliği için en fazla uzaklık 300cm olmalıdır.			
	Yolcuları indirme ve bindirme alanlarında genişlik en az 360 cm olmalıdır.			
	Yolcuları indirme ve bindirme alanlarının uzunluğu en az 1600 cm olmalıdır.			
	Yeterli aydınlatmanın yapılmış olması			
Otoparklar	Kaymaya karşı dayanıklı zemin malzemesi			
	Park yeri konumu; Binaları girişlerine ve çıkışlarına en fazla 25m uzaklıkta olmalıdır (10 m uzaklık tercih edilmelidir).			
	Park yeri boyutu; Park yerlerinin genişliği min. 360 cm. olmalıdır (390 cm önerilen genişliktir).			
	Park yeri boyutu; iki park yeri arasındaki mesafe tekerlekli sandalye kullanıcıları için 140 cm olduğu zaman park yeri için 250 cm yer ayrılmalıdır.			
	Park yeri boyutu; en az 1 adet olmak üzere engelli işaretli taşıt yolu kenarına yerleştirilmelidir.			
	Park yeri sayısı; her 50 araç için 1 adet engelli araç park yeri ayrılmalıdır.			
	Otopark içi yönlendirme; yön gösteren engelli levhaları, engelli park levhası, zeminde engelli parkları için işaret bulunmalıdır.			
	Park yeri bilet makinesi ve parkmetreler; 90-120 cm yükseklikte			
	Uygun zemin malzemesi			
Yeterli aydınlatmanın yapılmış olması				
Kentsel Mobilyalar				
Kentsel Mobilyalar	Oturma Elemanları			
	Oturma bankları; bankların oturma yükseklikleri 45 cm iken sırt yükseklikleri 70 cm olmalıdır.			
	Oturma cepleri; tekerlekli sandalye kullanıcıları için 120cm x 120cm'lik bir boşluk bırakılmalıdır.			
	Oturma elemanında ve zeminde renk-doku özelliği; hissedilebilir yüzey için renk-doku farklılığı			
	Masalı banklar; tekerlekli sandalyenin yaklaşımı için derinliğin en az 60 cm olması gerekmektedir.			
	Basamaksız ve sert zeminler			
Çeşme				
	Çeşmelerde musluk yüksekliği 85-95 cm			
	Altları tekerlekli sandalye girebilecek şekilde; yüksekliği min. 70 cm-eni			

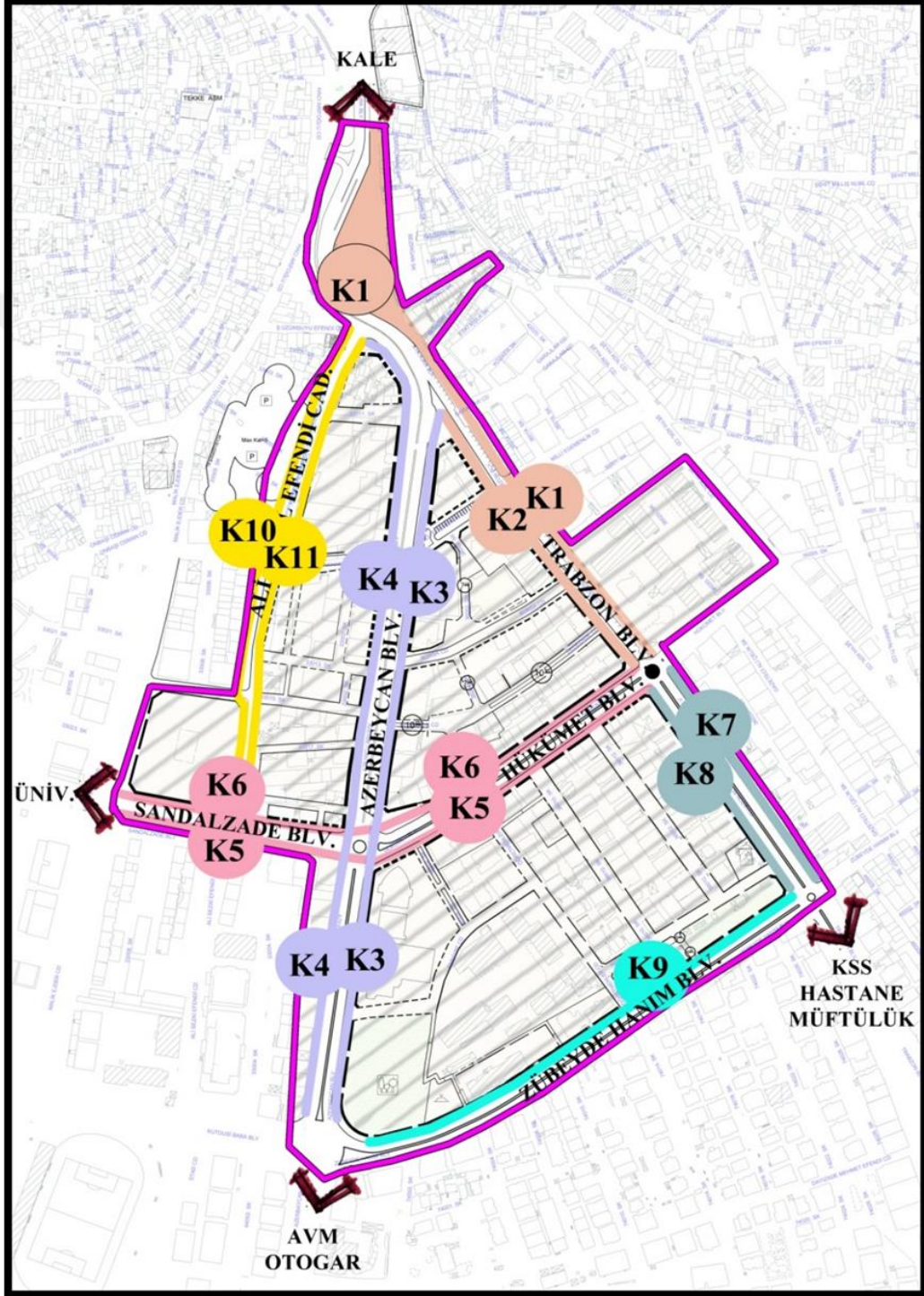
min. 50 cm olmalıdır.			
Çöp Kutusu			
Çöp Kutularının ağız kısmının zeminden yüksekliği 90-120 cm			
Yaya kaldırım kenarında; bordür taşına uzaklığı, en az: 40 cm			
Levhalar			
Kaldırım üzerindeki trafik işaret levhalarının bordür taşına olan uzaklığı en fazla 30 cm olmalıdır.			
Trafik levhalarının yaya kaldırımından yükseklikleri min. 220-250 cm aralığında olmalıdır.			
Yön göstermek için kullanılan işaret levhaları en fazla 250 cm yüksekliğinde olmalıdır.			
Sarkan levhaların ve reklam tabelalarının min. alt açıklığı 220 cm olmalıdır.			
Aydınlatma Elemanları			
Aydınlatma elemanlarında en az 220 cm yükseklik, sabit eleman kullanımı			
Aydınlatma elemanlarının üzerinde 140-160 cm yüksekliğinde butonlar			
Uygun konumlandırma			
Bankamatik ve Bilet Satış Makineleri			
Bankamatik ve bilet satış makineleri min. 90 cm ve maksimum 120 cm yüksekliğinde olmalıdır.			
Ulaşılabilir güzergâhlarda ve uygun konumlandırma			
İşaret, İşaretleme ve Yön Bulma Olanakları			
Bilgilendirme Araçları			
Okuma uzaklığı ve yazı büyüklüğü görme açısı içinde yer almalıdır.			
Standart renkler: Emniyet: Yeşil-Beyaz Uyarı/Tehlike: Sarı-Siyah Yasaklama, Durma, Tehlike, Acil: Kırmızı Beyaz Bilgilendirme: Mavi-Beyaz			
Metinler ve semboller zemin ile zıt renkte olmalıdır.			
Görme engelli bireyler için sesli ve kabartmalı metinler ve semboller kullanılmalıdır.			
Bilgilendirme sembolleri göz hizasında			
Yönlendirme; yaya kaldırımında yürüme şeridi yol kaplamasından farklı 40-60 cm genişlikte			
Yönlendirme; yaya yolunda farklı engelli grupları için ses, renk, aydınlatma, malzeme ve dokusu değişik yönlendiriciler kullanılmalıdır.			
Uyarıcı işaretler; yaya hareketini kısıtlayan engeller, arızalı durumlar; hareket yönünde fark edilecek şekilde işaretler veya yol kaplamasından ayrılmış doku ve renkteki yüzey kaplaması olmalıdır.			
Uyarıcı işaretler; kaldırımlardaki kent mobilyaları etrafı hissedilebilir döşeme			

7.2.1. Dolaşım ve sirkülasyon sistemlerinin kullanımına ait bulgular

Bu bölümde, kentsel mekanlarda bireyler tarafından günün her saatinde sıklıkla kullanılan dolaşım ve sirkülasyon sistemleri; kaldırımlar, rampalar, yaya yolları, yaya geçitleri, merdivenler ve bina girişleri alt başlıkları altında irdelenmiştir.

7.2.1.1.Kaldırımlar

Çalışma alanı içerisindeki kaldırımlar K1-11 sembolleri ile hâlihazır harita üzerinde gösterildiği biçimde numaralandırılmış (Şekil 7.7) ve standartlara göre değerlendirilme sonuçları Çizelge 7.2’de gösterilmiştir.



Şekil 7.7. Çalışma alanı içerisindeki kaldırımların konumları

Kriterleri en fazla sağlayan kaldırımın Kaldırım5 ve en az sağlayan kaldırımın ise Kaldırım11 olduğu saptanmıştır. Genel olarak Kaldırım11 dışındaki bütün kaldırımlarda kaldırım genişliği, yüksekliği, rampaların genişliği ve eğimi ile zemin kaplamaları gibi özelliklerinin kriterlere uygun olarak düzenlenmiş olduğu görülmüştür. Ayrıca drenaj ızgaralarının Kaldırım1 ve Kaldırım2’de bulunduğu ve kriterlere uygun olduğu saptanmış diğer bütün kaldırımlar için, drenaj ızgaralarının bulunmaması nedeniyle bu kriter hesaplamaya dahil edilmemiştir. Kaldırımlardaki 10 metreden geniş açıklıklarda yol takibi için hissedilebilir yüzey uyarısı düzenlemesi bulunmamaktadır.

Çizelge 7.2. Kaldırımların evrensel tasarım kriterlerine göre değerlendirilmesi

Kaldırımlar		Kriterleri Sağlıyor (%)	Kriterleri Sağlamıyor (%)
Kaldırım1	7/11	63.64	36.36
Kaldırım2	8/11	72.73	27.27
Kaldırım3	7/10	70	30
Kaldırım4	7/10	70	30
Kaldırım5	8/10	80	20
Kaldırım6	7/10	70	30
Kaldırım7	7/9	77.78	22.22
Kaldırım8	6/10	60	40
Kaldırım9	6/10	60	40
Kaldırım10	5/11	45.45	54.55
Kaldırım11	4/11	36.36	63.64
Ortalama		705.96/11=64.18	35.82

Ayrıca çalışma alanında bulunan kaldırımların büyük bir çoğunluğunda, görme engelliler için hissedilebilir yüzey düzenlemesinin olmadığı tespit edilmiştir. Bu düzenlemelerin yapıldığı kaldırımlarda ise, hissedilebilir yüzeylerin deforme olduğu ve bazı fiziki engellerle kesintiye uğradığı tespit edilmiştir (Şekil 7.8). Çalışmada bu gibi kaldırımlar olumsuz örnek olarak kabul edilmiştir. Hissedilebilir yüzeyler bazı alanlarda zemin ile zıt renkte olacak şekilde düzenlenmişken bazı alanlarda ise zemin rengi ile aynı renkte kullanılmıştır. Bu durum algılanabilirliğin azalmasına neden olmaktadır.

Çalışma alanı içerisinde Kaldırım3 ve Kaldırım5’in bir kısmındaki ağaç diplerinde standartlara uygun ızgara vb. düzenlemeler yapılmıştır (Şekil 7.9). Ancak çalışma alanında evrensel tasarım standartlarına uygun olmayan ağaç dip düzenlemeleri de bulunmaktadır (Şekil 7.10). Bu düzenlemelerde ağaç kök kısımları toprak ile doldurulmuştur. Bu toprakların zaman içinde çökmesi çukurların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Ayrıca Kaldırım1 ve Kaldırım2’deki ağaç diplerinin, kaldırım boyunca devam eden içleri çimenle doldurulmuş ızgara beton şeklindeki tasarım ögesi ile düzenlenmiş olduğu tespit edilmiştir. Bu alanlar kaldırım içerisinde tehlikelere neden olmakta ve kullanım sırasında kazalara sebebiyet veren unsurlar haline dönüşmektedir.

Kaldırımlarda yapılan bu olumsuz örnekler evrensel tasarımın, tehlikeleri ve hataları mümkün olduğunca aza indirgenmesini ön planda tutan ‘hata için tolerans (risk azatlımı)’ ilkesine ters düşmektedir.



Şekil 7.8. Kaldırımlardaki hissedilebilir yüzey düzenlemelerinden olumsuz örnekler

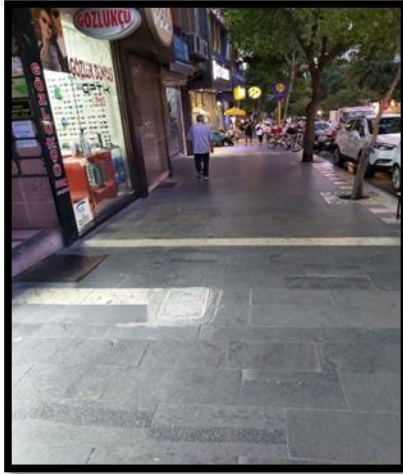


Şekil 7.9. Kaldırımlardaki ağaçların diplerindeki standartlara uygun düzenlemelerden örnekler



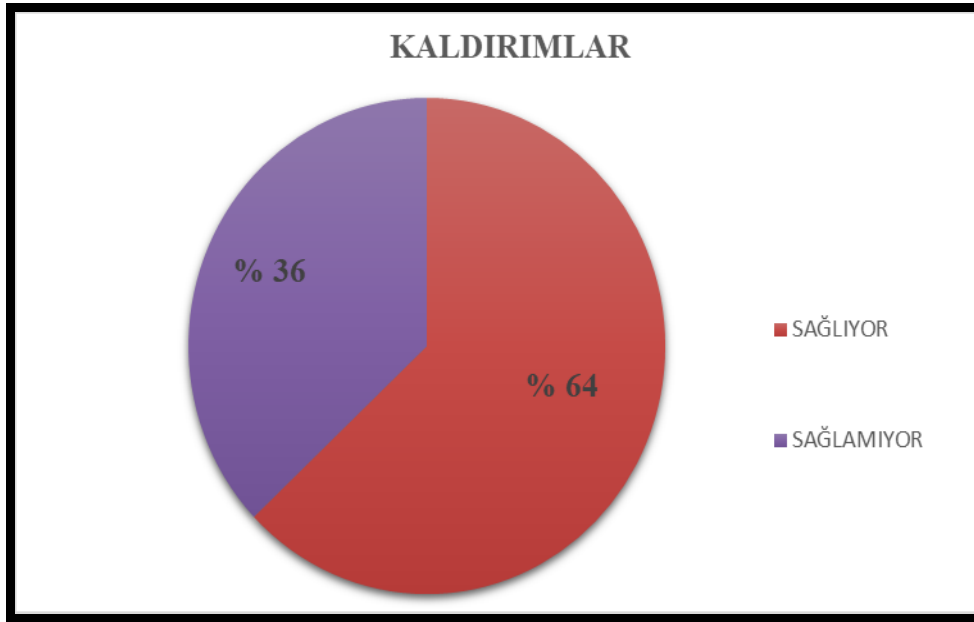
Şekil 7.10. Kaldırımlardaki ağaç diplerindeki düzenlemelerden olumsuz örnekler

Kaldırım5 ve Kaldırım7'deki yüzey kaplamalarının kenarlarında ve bina giriş önlerinde zeminle zıt renkte düzenlenmiş hissedilebilir yüzey döşemeleri bulunmaktadır (Şekil 7.11). Bu hissedilebilir yüzeyler evrensel tasarımın 'basit ve sezgisel kullanım' ilkesi çerçevesinde, bu alanlarda kaldırımın bitiş noktalarını ve yoğun ticaret kullanımlarının arasında kalmış bina girişlerini daha anlaşılabilir ve algılanabilir duruma getirmektedir. Ayrıca çalışma alanı içerisindeki Kaldırım10 ve Kaldırım11 dışında kalan kaldırımların tümünde yeterli aydınlatmanın yapılmış olması evrensel tasarımın 'hata için tolerans-risk azaltımı' ilkesini sağlamaktadır. Bunun yanı sıra, yeterli aydınlatmanın yapılmış olması evrensel tasarıma sonradan eklenen 'bireyin çevreden hoşnutluğu' ilkesine uymakta ve kullanıcıların geceleri kendilerini güvende hissetmelerini sağlamaktadır. Arazi çalışmalarında yeteri kadar aydınlatma sağlanmamış olan Kaldırım10 ve Kaldırım11'de gece kullanımlarının diğer kaldırımlar kadar yoğun olmadığı gözlemlenmiştir.



Şekil 7.11. Kaldırımlardaki zemin ile zıt renkte düzenlenmiş hissedilebilir yüzeylerden örnekler

Yapılan değerlendirmeler sonucunda çalışma alanı içerisindeki kaldırımların ortalama % 64 oranında standartları sağladığı görülmektedir (Şekil 7.12).

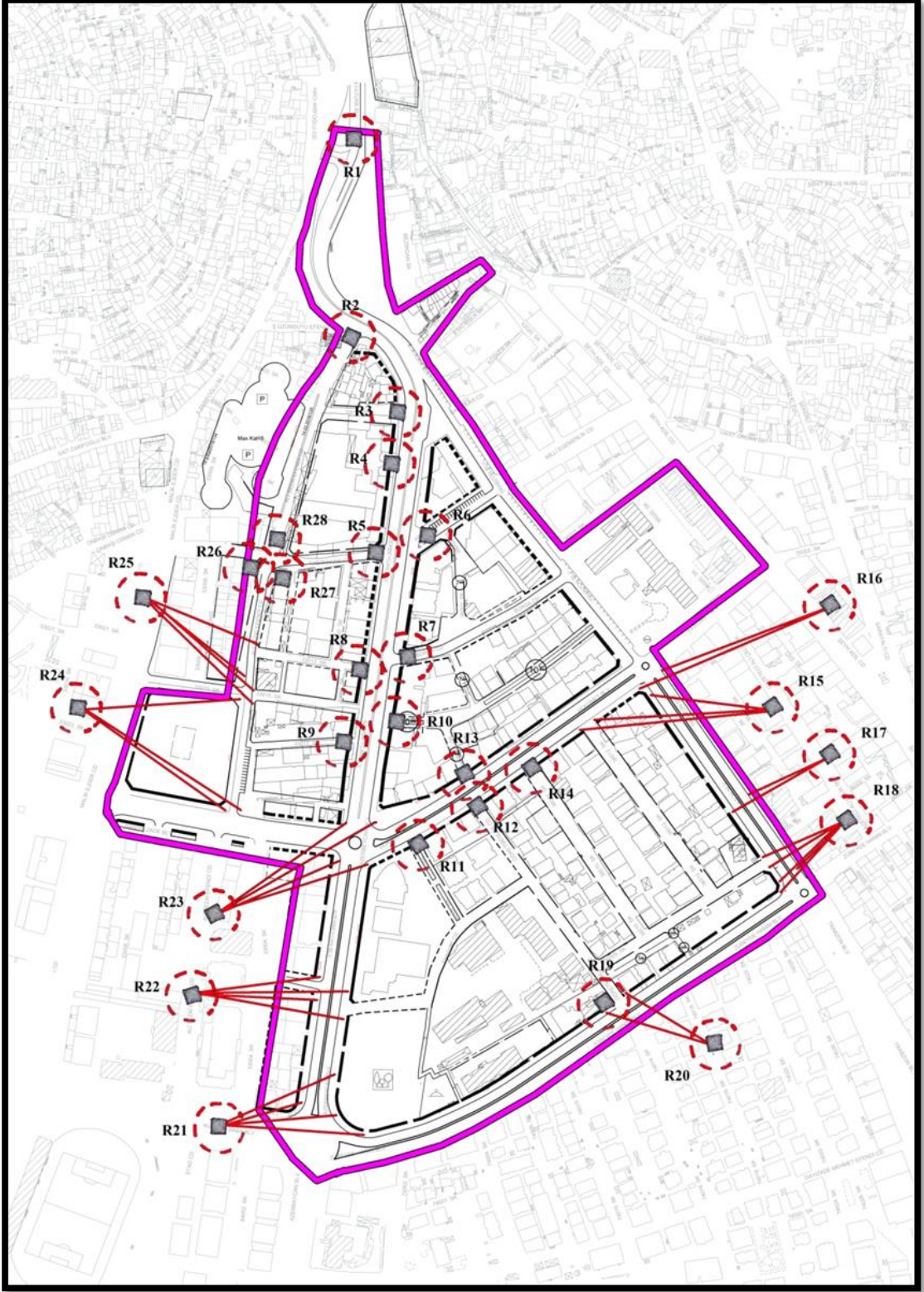


Şekil 7.12. Kaldırımların tasarım standartlarını sağlama oranları

7.2.1.2.Rampalar

Çalışma alanı içerisindeki rampalar R1-28 rumuzları ile sembolize edilerek hâlihazır harita üzerinde gösterilmiştir (Şekil 7.13). Karşılıklı olarak aynı şekilde düzenlenmiş olan rampalara aynı numara verilerek tespit ve değerlendirmeler yapılmıştır. Rampaların evrensel tasarım kriterlerine göre yapılan analizlerin sonuçları Çizelge 7.3’de gösterilmiştir. Rampalardan 16 tanesi kriterlerin tamamına uygundur. Rampa25 %20 ile kriterleri en az oranda sağlayan rampadır. Rampalar, evrensel tasarımın ‘düşük fiziksel güç’ ilkesi doğrultusunda kaldırımların kesintiye uğradığı alanlarda veya yaya geçitlerinin bulunduğu noktalarda düzenlenmiştir. Bu uygulamalar ile çocuklar, tekerlekli sandalye kullanan, yük taşıyan ve bebek arabası kullanan bireyler için kesintisiz bir yaya sirkülasyonuna imkân tanınarak eşitlikçi bir kullanımın gerçekleştirilmiş olduğu tespit edilmiştir.

Çalışmada değerlendirilen birkaç rampa dışındaki rampaların genelinin, min. 90 cm genişlikte ve %8 eğimde düzenlenmiş olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca Rampa1 dışında çalışma alanı içerisinde çok geniş ve çok uzun rampaların bulunmaması nedeniyle rampalarda iki taraflı korkuluk ve sahanlık olması kriterleri hesaplamaya dâhil edilmemiştir.



Şekil 7.13. Çalışma alanı içerisindeki rampalar

Çalışma alanı içerisinde ergonomik olarak kullanım kolaylığı sağlayacak şekilde standartlara uygun olarak düzenlenmiş rampalar bulunmaktadır (Şekil 7.14). Evrensel tasarım standartlarına uygun genişlik ve eğim ölçülerinde bulunan bu rampalar zemin

ile zıt renkte, kabartmalı hissedilebilir yüzey döşemeleri ve sert, dayanıklı malzemelerden az pürüzlü döşeme şekilleri ile kaplanmıştır. Böylece, evrensel tasarımın ‘eşitlikçi kullanım’, ‘kullanımda esneklik’, ‘algılanabilir bilgi’ ve ‘risk azaltımı’ ilkeleri doğrultusunda kaldırımdaki yükseklik farkından olumsuz etkilenen kullanıcılara hareket kolaylığı ve imkânı sunulmaktadır.

Çizelge 7.3. Rampaların tasarım standartlarına göre değerlendirilmesi

Rampalar		Kriterleri Sağlıyor (%)	Kriterleri Sağlamıyor (%)
Rampa1	5/6	83.33	16.67
Rampa2	3/5	60	40
Rampa3	4/5	80	20
Rampa4	4/5	80	20
Rampa5	5/5	100	0
Rampa6	5/5	100	0
Rampa7	5/5	100	0
Rampa8	5/5	100	0
Rampa9	4/5	80	20
Rampa10	5/5	100	0
Rampa11	5/5	100	0
Rampa12	5/5	100	0
Rampa13	5/5	100	0
Rampa14	5/5	100	0
Rampa15	5/5	100	0
Rampa16	3/5	60	40
Rampa17	5/5	100	0
Rampa18	5/5	100	0
Rampa19	5/5	100	0
Rampa20	2/5	40	60
Rampa21	4/5	80	20
Rampa22	5/5	100	0
Rampa23	5/5	100	0
Rampa24	5/5	100	0
Rampa25	1/5	20	80
Rampa26	2/5	40	60
Rampa27	3/5	60	40
Rampa28	4/5	80	20
Ortalama		2363/28=84.40	15.60



Şekil 7.14. Standartlara uygun olarak düzenlenmiş rampalardan örnekler

Kaldırımın döşeme malzemesinin üzerine düzenlenmiş olan rampa örnekleri Şekil 7.15’de görülmektedir. Kaldırımlardaki zemin döşemesi devam ettirilerek düzenlenmiş olan bu rampalar pürüzlü bir yapıya sahip değildir. Dolayısıyla, kullanım sırasında kaymalara neden olmakta ve tehlike yaratan unsurlar haline gelmektedir.

Evrensel tasarım standartlarına uygun olarak düzenlenmiş olmasına rağmen taşıt yolu birleşim yeri ile arasında çıkıntı bulunan rampa örnekleri Şekil 7.16’da görülmektedir. Rampalar ve taşıt yolu arasındaki bu yükseklik farkı kullanıcıların taşıt yoluna çıktıkları noktalarda kontrollerini kaybetmeleri ihtimalini doğurmaktadır.



Şekil 7.15. Kaldırım ile aynı döşemede düzenlenmiş rampalardan örnekler



Şekil 7.16. Taşıt yolu birleşim yerinde çıkıntılı olarak düzenlenmiş rampalardan örnekler

Çalışma alanı içerisinde rampa olarak düzenlenmiş fakat sağlıklı bir kullanım alanı bulunmayan, evrensel tasarım standartlarının genişlik ve eğim gibi birçok kriterlerine uygun olmayan rampa örnekleri bulunmaktadır. Bunun yanı sıra, bazı rampaların, standartların birçoğunu sağlayarak konumu itibariyle yaya yolları ve yaya geçitlerini bütünleştirecek şekilde düzenlenmiş olmasına rağmen bu rampaların üzerlerinde ağaç ve alt yapı elemanı gibi bazı engellerin bulunduğu saptanmıştır. Bu

durum kullanım esnasında kazalara neden olabilecektir. Bu noktaların algılanabilmesi için herhangi bir düzenleme de yapılmamıştır. Dolayısıyla, bu şekildeki rampa düzenlemelerinin evrensel tasarımın ‘risk azaltımı’ ve ‘algılanabilirlik’ ilkelerine uygun olmadığı söylenebilir (Şekil 7.17). Çalışma alanında ölçü ve standartları sağlamayan rampa örnekleri de bulunmaktadır (Şekil 7.18).

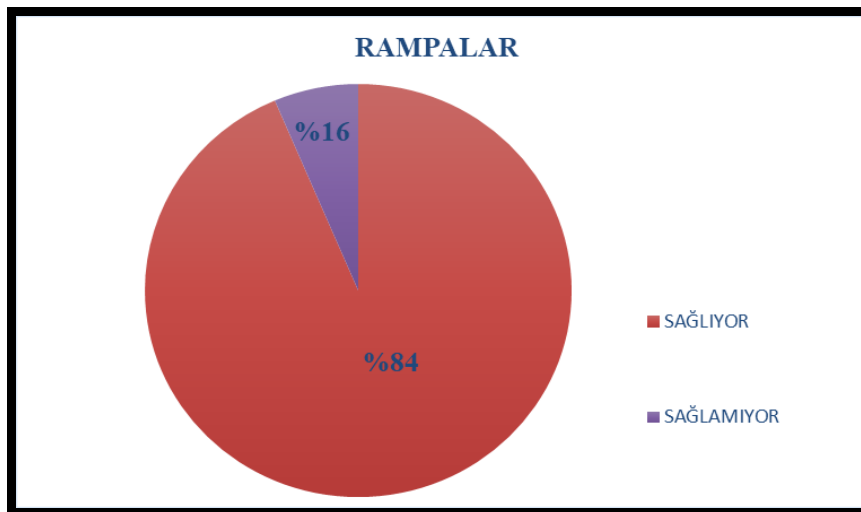


Şekil 7.17. Üzerinde engel bulunan rampalardan örnekler



Şekil 7.18. Ölçü kriterlerini sağlamayan rampalardan örnekler

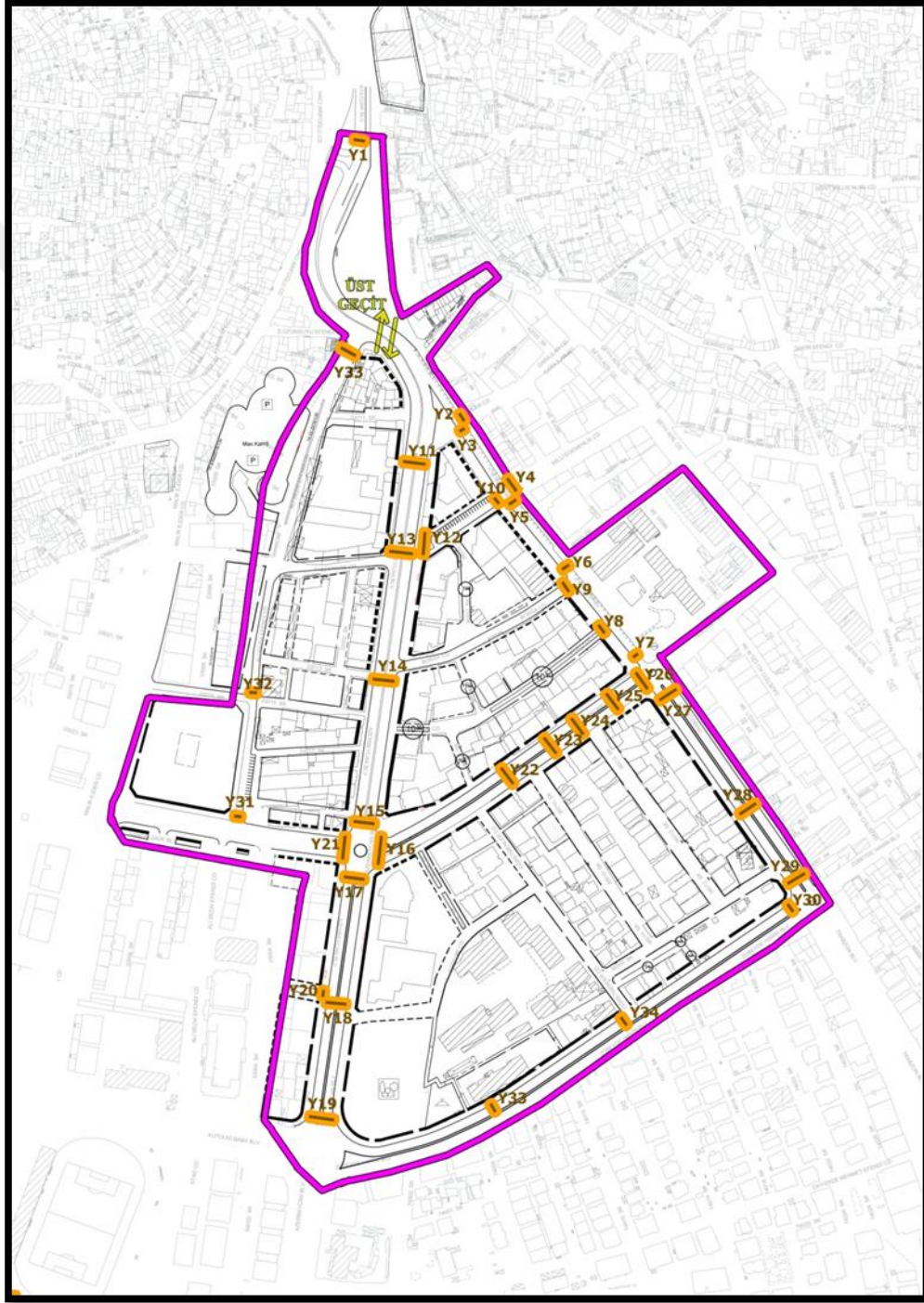
Yapılan değerlendirmeler sonucunda çalışma alanı içerisindeki rampaların standartları ve evrensel tasarım ilkelerini sağlama ortalamasının % 84 oranında olduğu tespit edilmiştir (Şekil 7.19).



Şekil 7.19. Rampaların tasarım standartlarını sağlama oranı

7.2.1.3.Yaya geçitleri

Çalışma alanı içerisindeki yaya geçitleri Y1-35 rumuzları ile sembolize edilerek hâlihazır harita üzerine işlenmiştir ve standartlar doğrultusunda değerlendirilmesi yapılmıştır (Şekil 7.20). Değerlendirilme sonucundaki standartlara uygunluk oranları Çizelge 7.4’de gösterilmiştir.



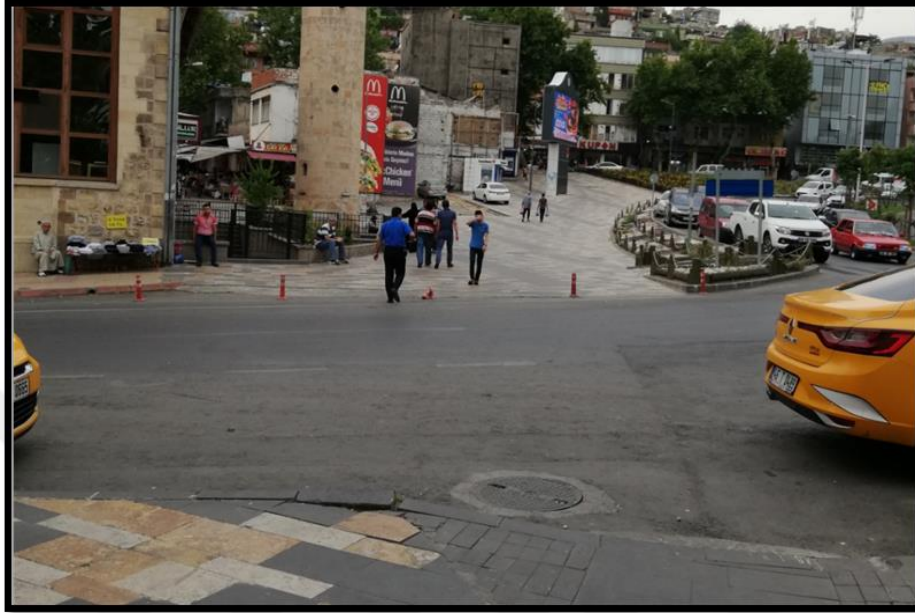
Şekil 7.20. Çalışma alanı içerisindeki yaya geçitleri

Yaya geçitlerinin tamamında genişlik ölçülerinin en az 90 cm olduğu ve standartlara uygun ölçülerde düzenlenmiş olduğu tespit edilmiştir. Trafik ışıklarının bulunmadığı yaya geçitlerinde standartlar tablosunda yer alan, trafik ışıkları sesli sinyalizasyon, yeterli geçiş süresi, güvenli geçiş süresini uzatabilmek için sensörlü sistem ve trafik işaret lambalarının ışıklı, yaya figürlü, kabartmalı, sesli uyarı işaretli olması kriterleri değerlendirme dışında bırakılmıştır. Trafik ışıklarının bulunduğu Yaya Geçidi Y1, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 26, 27, 29, 30 numaralı yaya geçitlerinde ise bu kriterleri sağlayan hiçbir düzenlemenin bulunmadığı saptanmıştır. Ayrıca yaya geçitlerinin tamamında yeterli aydınlatmanın yapıldığı gözlemlenmiştir. Ancak Y1 ile numaralandırılan yaya geçidi dışında diğer yaya geçitlerinin hiç birisinin üst kısımlarında çevresinden ayırt edilebilmelerini sağlayacak aydınlatmanın yapılmadığı görülmektedir.

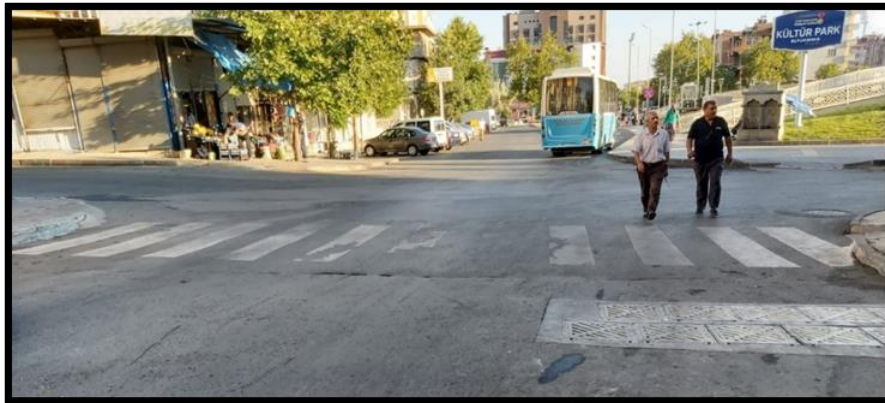
Çizelge 7.4. Yaya geçitlerinin tasarım ilkelerine göre değerlendirilmesi

Yaya Geçitleri		Kriterleri Sağlıyor (%)	Kriterleri Sağlamıyor (%)
Yaya Geçidi1	7/11	63.5	36.4
Yaya Geçidi2	5/6	83.3	16.7
Yaya Geçidi3	4/6	66.7	33.3
Yaya Geçidi4	5/6	83.3	16.7
Yaya Geçidi5	4/6	66.7	33.3
Yaya Geçidi6	5/6	83.3	16.7
Yaya Geçidi7	4/6	66.7	33.3
Yaya Geçidi8	5/6	83.3	16.7
Yaya Geçidi9	5/6	83.3	16.7
Yaya Geçidi10	5/6	83.3	16.7
Yaya Geçidi11	5/6	83.3	16.7
Yaya Geçidi12	6/7	85.7	14.3
Yaya Geçidi13	7/11	63.6	36.4
Yaya Geçidi14	6/7	85.7	14.3
Yaya Geçidi15	7/11	63.6	36.4
Yaya Geçidi16	7/11	63.6	36.4
Yaya Geçidi17	7/11	63.6	36.4
Yaya Geçidi18	7/11	63.6	36.4
Yaya Geçidi19	7/11	63.6	36.4
Yaya Geçidi20	5/6	83.3	16.7
Yaya Geçidi21	7/11	63.6	36.4
Yaya Geçidi22	4/7	57.1	42.9
Yaya Geçidi23	4/7	57.1	42.9
Yaya Geçidi24	4/7	57.1	42.9
Yaya Geçidi25	4/7	57.1	42.9
Yaya Geçidi26	6/11	54.5	45.5
Yaya Geçidi27	7/11	63.6	36.4
Yaya Geçidi28	6/7	85.7	14.3
Yaya Geçidi29	7/11	63.6	36.4
Yaya Geçidi30	7/11	63.6	36.4
Yaya Geçidi31	6/7	85.7	14.3
Yaya Geçidi32	4/7	57.1	42.9
Yaya Geçidi33	4/7	57.1	42.9
Yaya Geçidi34	4/7	57.1	42.9
Yaya Geçidi35	5/7	71.4	28.6
Ortalama		2377.30/35=67.92	32.08

Çalışma alanı içerisinde Y33 olarak numaralandırılan yaya geçidinde taşıt yolundan farklı hissedilebilir yüzey bulunmamaktadır (Şekil 7.21). Diğer yaya geçitlerinin bazılarında ise hissedilebilir yüzeyler olmasına rağmen, bu yüzeyler zamanla deformasyona uğramıştır (Şekil 7.22).



Şekil 7.21. Taşıt yolundan farklı hissedilebilir yüzey bulunmayan yaya geçidi



Şekil 7.22. Yaya geçitlerindeki yıpranmış hissedilebilir yüzeyler
Çalışma alanındaki bazı yaya geçidi örneklerinde kaldırımdan itibaren ihtiyaç duyulmasına rağmen rampa ve hissedilebilir doku uyarı düzenlemelerinin yapılmamış olduğu tespit edilmiştir (Şekil 7.23).



Şekil 7.23. Öncesinde ve sonrasında hissedilebilir doku uyarısı ve rampa düzeni olmayan yaya geçitlerinden örnekler

En az 90 cm genişliğinde, öncesinde ve sonrasında hissedilebilir doku uyarıları bulunan, ihtiyaç duyulan noktalarda rampa düzenlemeleri, ada geçiş bölümlerinde taşıt yolundan farklı yüzey döşemeleri, taşıt yolundan farklı hissedilebilir yüzey düzenlemeleri ve yeterli aydınlatma kriterlerine uygun olarak düzenlenmiş olan yaya geçitleri evrensel tasarım ilkeleri doğrultusunda kullanıcılara eşit, algılanabilir, güvenli ve rahat kullanım sağlamaktadır (Şekil 7.24).

Çalışma alanı içerisindeki trafik sıkışıklığı sorununa çözüm bulabilmek ve yaya ulaşımının devamlılığını sağlayabilmek amacıyla çalışma alanının kuzeyindeki meydan içerisinde karşı kaldırıma üst geçit yapılmıştır. Bulunduğu alanın kısıtlı olması nedeniyle iki yönlü yürüyen merdiven ve asansör sistemi kullanılmıştır. Merdiven genişlikleri standartlar doğrultusunda düzenlenmiştir. Geçit içi, üstü kapalı, yeterli genişlikte ve aydınlıkta, kaymaz zemin döşemesi ile düzenlenmiştir. Asansörler, öncelikli olarak engelli bireyler tarafından kullanımının sağlanmasına yönelik, belediye otobüslerinde de geçerli olan kart ile çalışmaktadır. Engelli ve yaşlı bireyler için ücretsiz kullanım hakkı sağlanırken diğer bireyler için ücrete tabi tutulmuştur (Şekil 7.25). Bu durum, evrensel tasarımın eşitlikçi kullanım ilkesine uymamaktadır. Şöyle ki, bebek arabalı ebeveynler, çocuklar, pazar arabası veya bavulu olan ve geçici engele sahip olan kişiler de asansörleri kullanmaya ihtiyaç duymaktadır. Bu tür uygulamalar, toplumdaki tüm bireylere hizmet verecek şekilde gerçekleştirilmelidir.



Şekil 7.24. Çalışma alanı içerisindeki standartlara en uygun olan yaya geçitlerinden örnekler

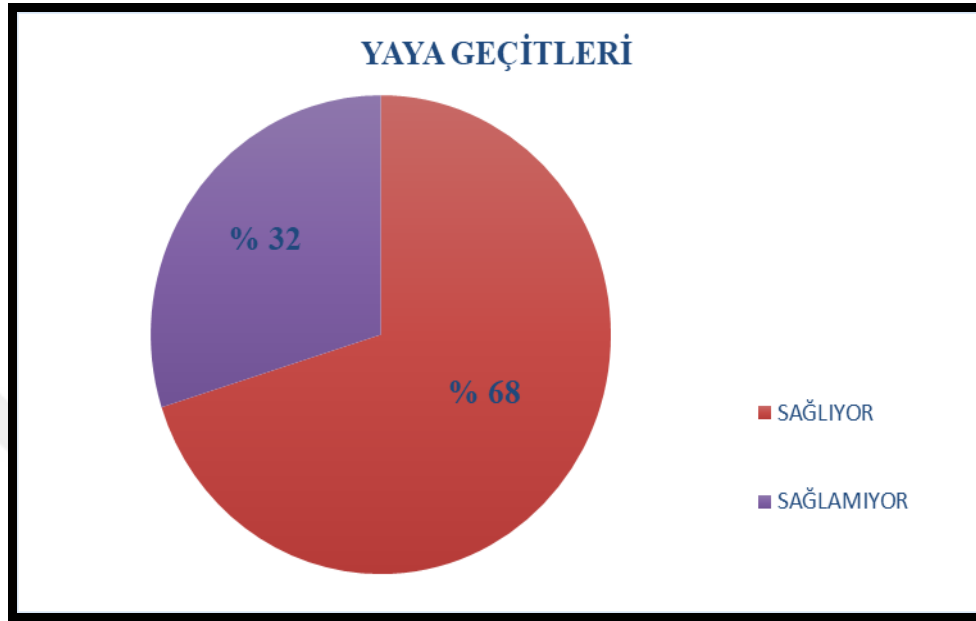
Kullanımı daha kolay hemzemin geçitler yerine üst geçidin tercih edilmesi sonucunda hem tasarım ögesinin maliyeti artmış hem kullanıcının alan içerisindeki dolaşımı daha fazla enerji harcayacak şekilde sağlanmış hem de kullanıcılar kabiliyet seviyeleri doğrultusunda merdiven ve asansör kullanılabilirliklerine göre ayrımcılığa mahkum bırakılmışlardır. Bu nedenlerden ötürü çalışma alanı içerisinde üst geçit kullanımı Evrensel tasarım yaklaşımının dayanıklılık ve ekonomi, düşük fiziksel güç

gereksinimi ve eşitlikçi kullanım ilkelerine aykırı bir düzenleme olarak karşımıza çıkmaktadır.



Şekil 7.25. Çalışma alanı içerisindeki üst geçit

Yaya geçitleri içerisinde yapılan genel değerlendirmeler sonucunda, çalışma alanı içerisindeki yaya geçitlerinin evrensel tasarım standartlarını sağlama ortalamasının % 69 oranında olduğu tespit edilmiştir (şekil 7.26).

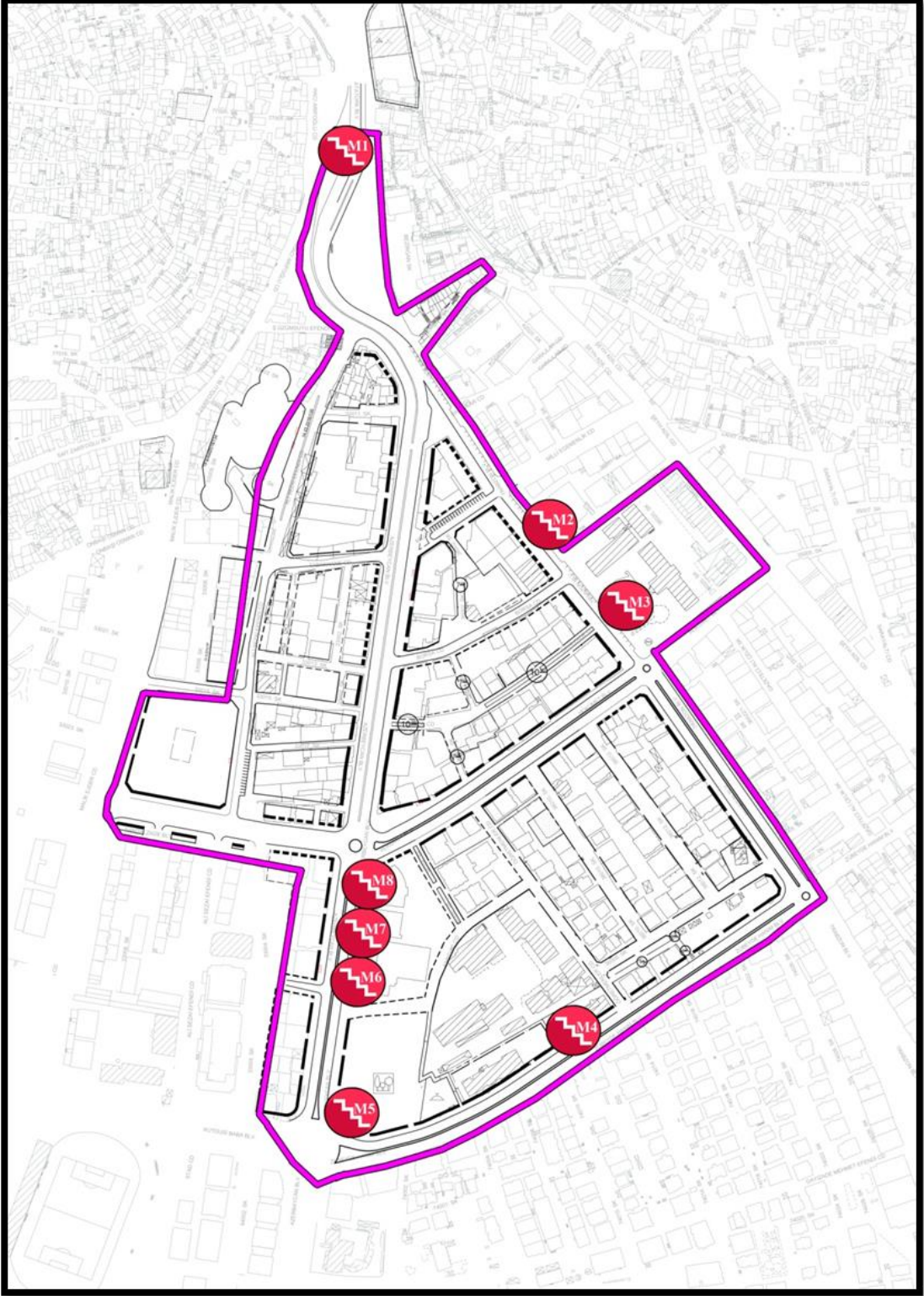


şekil 7.26. Yaya geçitlerinin tasarım standartlarını sağlama oranı

7.2.1.4.Merdivenler

Çalışma alanında toplam 8 adet merdiven bulunmaktadır. Bu merdivenlerin 2'si genel kullanım alanları içerisinde bulunan meydanlarda, diğerleri ise kamu yapılarının (Valilik, Belediye ve Öğretmenevi binaları vb.) girişlerinde yer almaktadır. Bu merdivenler M1-8 rumuzları ile sembolize edilerek hâlihazır haritaya işlenmiştir ve standartlar doğrultusunda değerlendirilmiştir (şekil 7.27) .

Merdivenler, evrensel tasarım yaklaşımında, farklı ihtiyaçlar içerisinde olan bütün kullanıcılara eşit kullanım sağlamaması nedeniyle çok tercih edilmeyen tasarım öğeleridir. Kriterlerin en çok oranda sağlandığı % 42,9 oranla Merdiven6, en az oranda sağlandığı %25 oranla Merdiven1-4-8 olduğu tespit edilmiştir (izelge 7.5). Merdivenlerin tamamının, basamak genişliği ve basamak yüksekliği kriterlerini sağladığı saptanmıştır.



Şekil 7.27. Çalışma alanı içerisindeki merdivenler

Çalışma alanı içerisindeki meydanlarda bulunan merdivenlerin yürüme yüzeylerinde kaymayı önleyen kaplama, basamaklarında kaymaz şerit, öncesinde ve sonrasında hissedilebilir kabartma yüzeylerin kullanılmamış olduğu görülmüştür (Şekil

7.28). Bu şekilde düzenlenmiş olan merdivenler bulunduğu mekânlar içerisinde güvenli bir kullanım alanı sağlamamaktadır.

Çizelge 7.5. Merdivenlerin tasarım standartlarına göre değerlendirilmesi

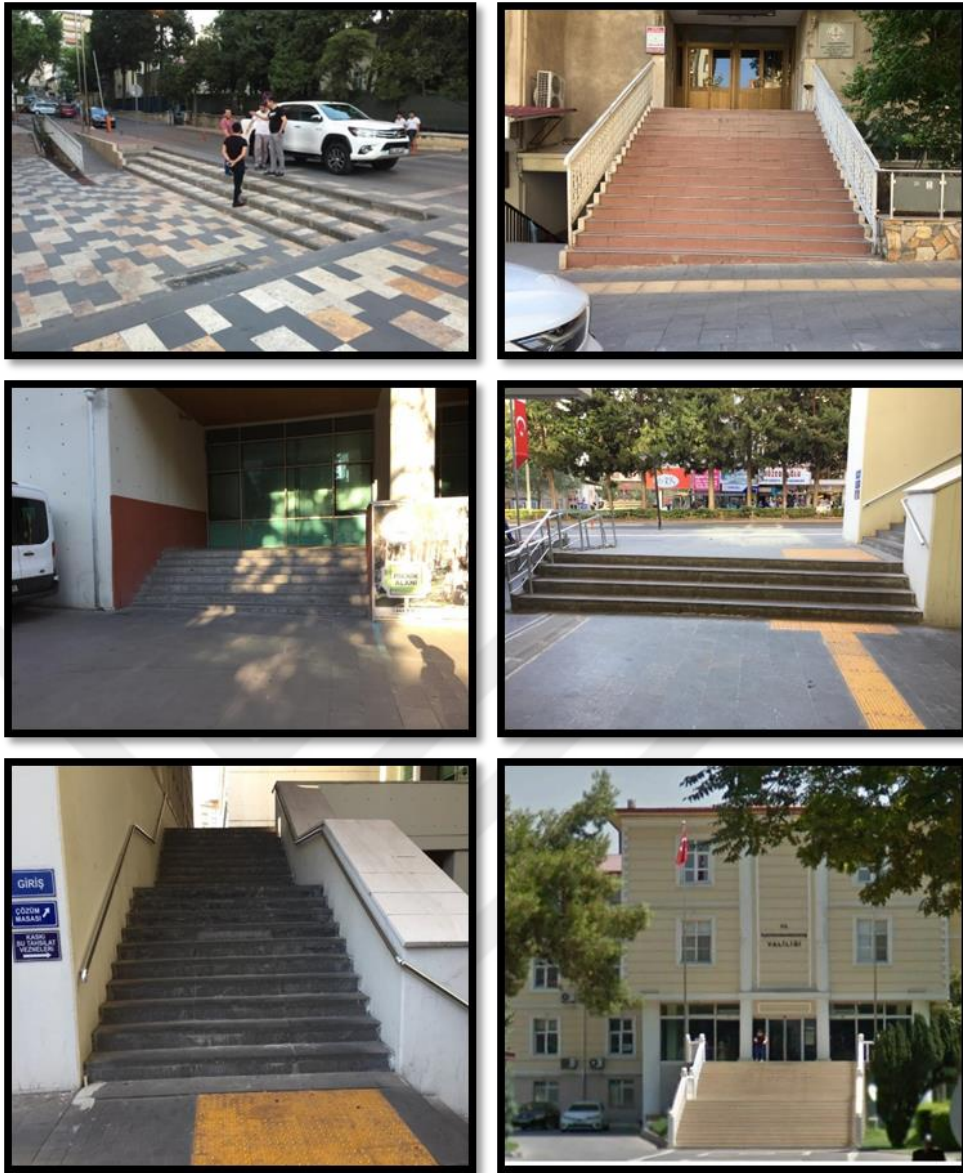
Merdivenler		Kriterleri Sağlıyor (%)	Kriterleri Sağlamıyor (%)
Merdiven1	2/8	25	75
Merdiven2	2/7	28.6	71.4
Merdiven3	3/8	37.5	62.5
Merdiven4	2/8	25	75
Merdiven5	2/5	40	60
Merdiven6	3/7	42.9	57.1
Merdiven7	3/8	37.5	62.5
Merdiven8	2/8	25	75
ORTALAMA		261.5/8=32.7	67.3



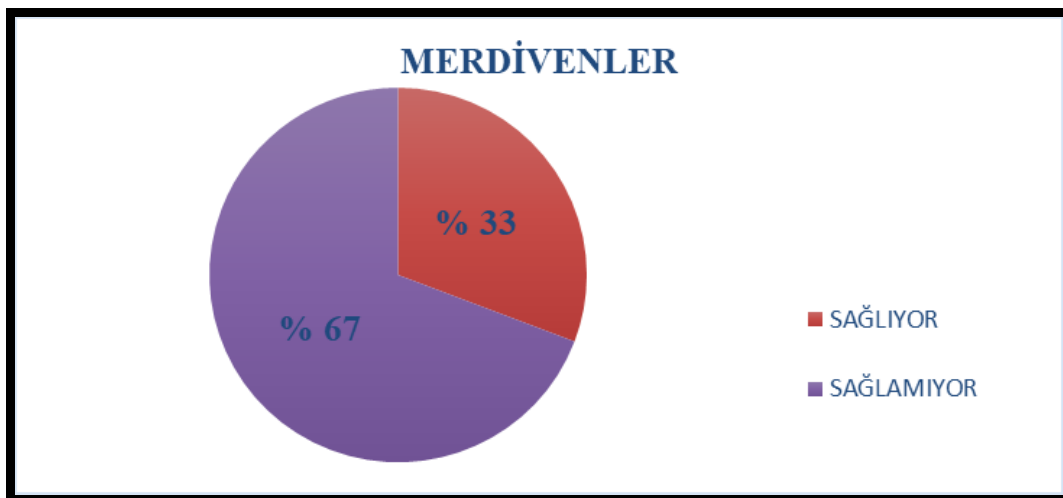
Şekil 7.28. Meydanlardaki merdiven düzenlemelerinden örnekler

Genişliği 300 cm'den fazla olan merdivenlerin ortasında tırabzan bulunmadığı saptanmıştır. Ayrıca birkaç tanesinde basamakların öncesinde ve sonrasında hissedilebilir kabartma yüzeyler uygulanmışken hiç birinin basamaklarında pürüzlü kaplama ve kaymayı önleyici şerit düzenlenmesinin yapılmamış olduğu tespit edilmiştir (Şekil 7.29).

Yapılan genel değerlendirmeler sonucunda, çalışma alanı içerisindeki merdivenlerin ortalama % 33 oranında evrensel tasarım standartlarını sağladığı tespit edilmiştir (Şekil 7.30).



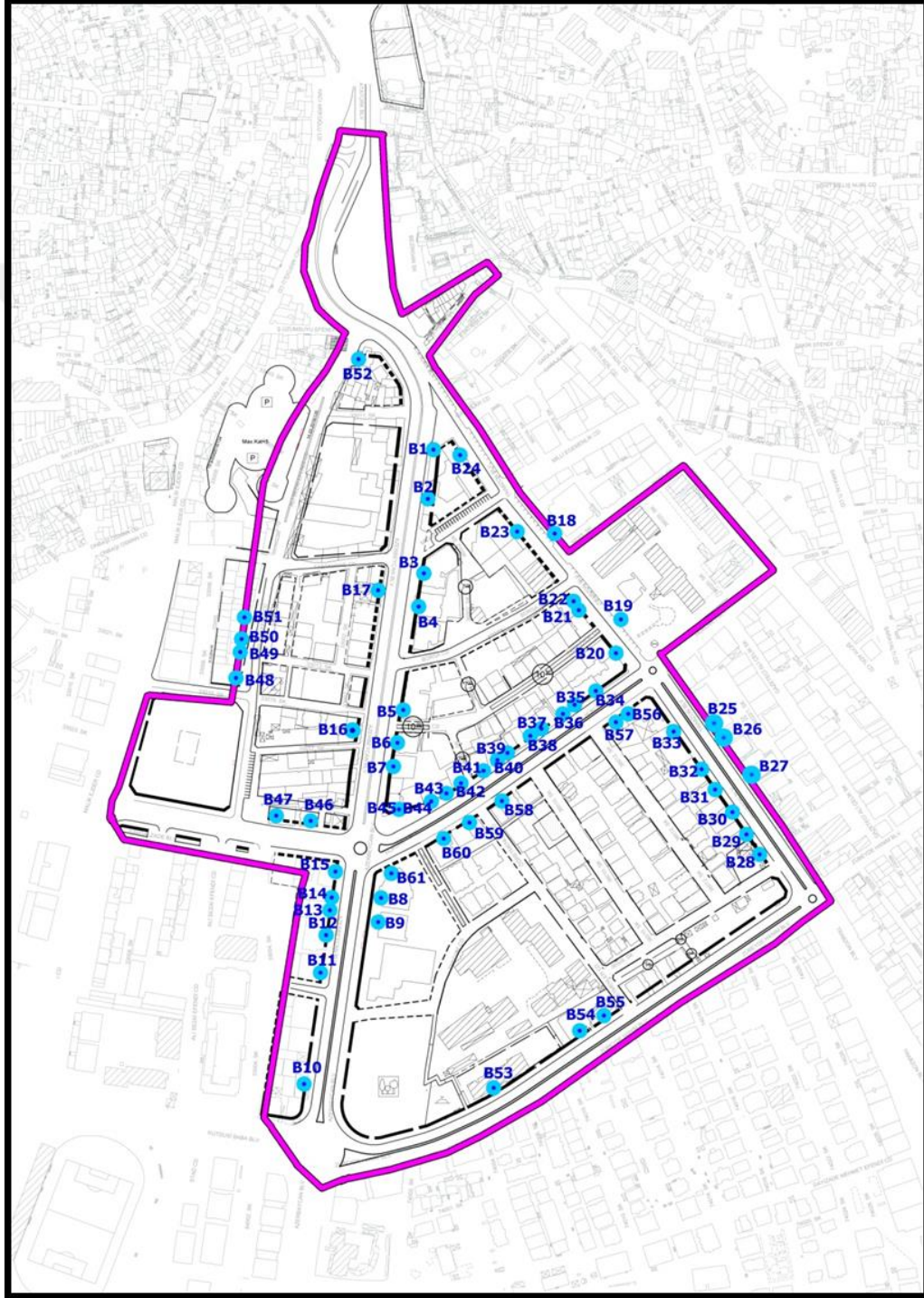
Şekil 7.29. Kamusal yapıların girişlerinde bulunan düzenlemelerden örnekler



Şekil 7.30. Merdivenlerin tasarım standartlarını sağlama oranı

7.2.1.5.Bina Girişleri

Çalışma alanı içerisinde toplam 61 adet bina girişi bulunmaktadır. Bina girişleri B1-61 rumuzları ile sembollenerek hâlihazır harita üzerinde gösterilmiş ve standartlar doğrultusunda değerlendirilmesi yapılmıştır (Şekil 7.31).



Şekil 7.31. Çalışma alanı içerisindeki bina girişlerinin konumu

Çalışma alanı içerisindeki bina girişlerinin evrensel tasarım kriterlerine uygunluk oranları Çizelge 7.6'da sunulmuştur.

Çizelge 7.6. Bina girişlerinin tasarım standartlarına göre değerlendirilmesi

Bina Girişleri		Kriterleri Sağlıyor (%)	Kriterleri Sağlamıyor (%)
Bina Girişi1	2/8	25	75
Bina Girişi2	5/7	71.4	28.6
Bina Girişi3	2/8	25	75
Bina Girişi4	2/8	25	75
Bina Girişi5	2/8	25	75
Bina Girişi6	2/8	25	75
Bina Girişi7	2/8	25	75
Bina Girişi8	4/8	50	50
Bina Girişi9	4/8	50	50
Bina Girişi10	2/8	25	75
Bina Girişi11	2/8	25	75
Bina Girişi12	2/8	25	75
Bina Girişi13	2/8	25	75
Bina Girişi14	2/8	25	75
Bina Girişi15	2/8	25	75
Bina Girişi16	2/8	25	75
Bina Girişi17	4/5	80	20
Bina Girişi18	2/8	25	75
Bina Girişi19	2/8	25	75
Bina Girişi20	4/5	80	20
Bina Girişi21	2/8	25	75
Bina Girişi22	2/8	25	75
Bina Girişi23	2/5	40	60
Bina Girişi24	7/8	87.5	12.5
Bina Girişi25	2/5	40	60
Bina Girişi26	4/5	80	20
Bina Girişi27	4/5	80	20
Bina Girişi28	2/5	40	60
Bina Girişi29	4/5	80	20
Bina Girişi30	4/5	80	20
Bina Girişi31	4/5	80	20
Bina Girişi32	4/5	80	20
Bina Girişi33	4/5	80	20
Bina Girişi34	2/5	40	60
Bina Girişi35	2/5	40	60
Bina Girişi36	4/5	80	20
Bina Girişi37	2/5	40	60
Bina Girişi38	4/5	80	20
Bina Girişi39	2/5	40	60
Bina Girişi40	2/5	40	60
Bina Girişi41	2/5	40	60
Bina Girişi42	4/5	80	20
Bina Girişi43	2/5	40	60
Bina Girişi44	2/5	40	60
Bina Girişi45	4/5	80	20
Bina Girişi46	2/5	40	60
Bina Girişi47	4/5	80	20
Bina Girişi48	3/5	60	40
Bina Girişi49	4/5	80	20
Bina Girişi50	3/5	60	40
Bina Girişi51	1/5	20	80
Bina Girişi52	2/8	25	75

Bina Girişİ53	3/5	60	40
Bina Girişİ54	2/8	25	75
Bina Girişİ55	2/8	25	75
Bina Girişİ56	2/5	40	60
Bina Girişİ57	3/5	60	40
Bina Girişİ58	3/5	60	40
Bina Girişİ59	3/5	60	40
Bina Girişİ60	4/8	50	50
Bina Girişİ61	4/8	50	50
Ortalama		2958,9/61=48,5	51,5

Bina girişlerinin standartları en çok %87,5 oranda, en az ise %20 oranda sağladığı saptanmıştır. Kentin eski yerleşim alanı niteliğindeki çalışma alanı içerisinde bulunan yapıların birçoğunun çok eski olması bina girişlerinin kriterleri sağlama oranlarının çok düşük olmasına neden olmuştur.

Bina girişlerinin tamamında sağlanan tek kriter yeterli aydınlatmanın yapılmış olmasıdır. Çalışma alanı içerisinde bazı bina girişlerinde, kaldırımdan itibaren yüksekte olacak şekilde basamak veya eşik kullanılmış olmasına rağmen rampa düzeni oluşturulmamıştır. Alan içerisindeki bina girişlerinin bazılarında kaldırımdan itibaren kılavuz iz çizgileri ile yönlendirme yapılmışken birçoğunda bu düzenleme bulunmamaktadır. Ayrıca bina girişlerindeki sahanlıklarda veya basamak döşemelerinde zemin döşemesinin kaymayı önleyici nitelikte olmadığı görülmektedir (Şekil 7.32).



Şekil 7.32. Basamaklı ve rampasız bina girişlerinden örnekler

Çalışma alanı içerisinde Valilik Binası, Büyükşehir Belediye Binası, cami ve ilkokul gibi bütün kente hizmet veren kamu kurumlarının binaları bulunmaktadır. Evrensel tasarım standartları çerçevesinde bu bina girişleri incelendiğinde Valilik Binası ve ilkokul binasının bahçe girişleri kaldırım ile aynı seviyede olmasına rağmen bina girişlerinde merdivenlerin tercih edildiği görülmektedir. Fakat merdivenlerin yanında rampa düzenlemeleri bulunmamaktadır. Caminin kaldırımdan itibaren bahçe girişinde basamak tercih edilmişken bina girişinin hemzemin kullanılmasına rağmen sonradan çevrelenmiş düzenleme ile bina girişine engel oluşturulmuştur. Büyükşehir Belediye binası girişinde ise merdivenin yanında rampa düzenlemesi yapılmıştır. Ama bu rampa düzenlemesi standart eğim (en fazla %6) ölçülerinde bulunmamakla birlikte öncesinde hissedilebilir yüzey döşemesi bulunmamaktadır. Bu kapsamda, çalışma alanı içerisinde bulunan kamu kurum ve kuruluşlarının tekerlekli sandalye kullananlar, bebek arabalı ebeveynler, yük taşıyan bireyler, baston kullanan yaşlılar ve hamileler vb. kullanıcılara

yönelik düzenlenmediği, bu şekilde evrensel tasarımın en çok ön planda tuttuğu eşitlikçi kullanım ilkesine uygun olmadığı tespit edilmiştir (Şekil 7.33).



Şekil 7.33. Kamu kurumlarının bina girişlerinden örnekler

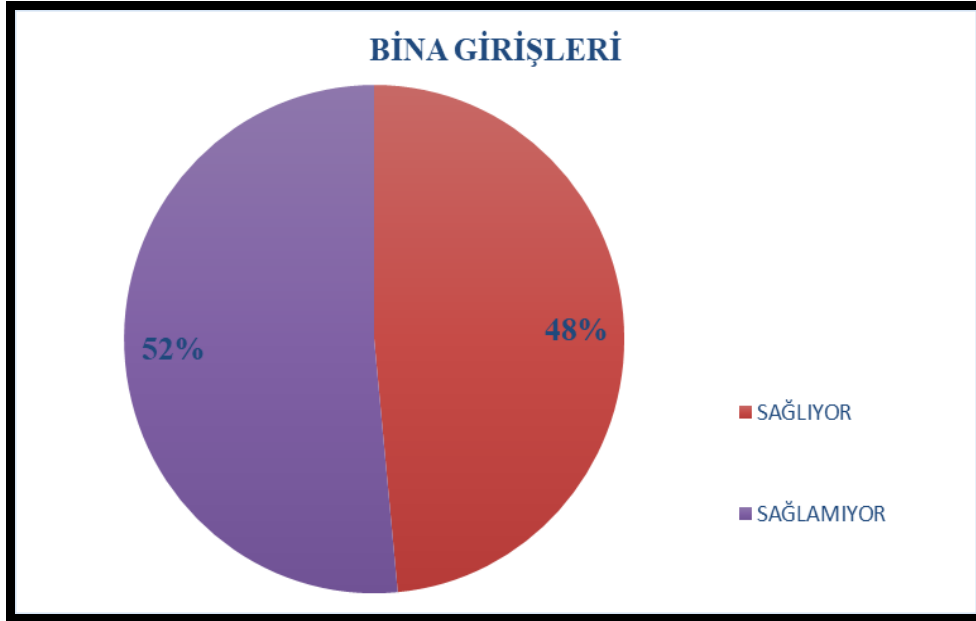
Çalışma alanı içerisindeki restorasyonu tamamlanan tarihi çarşı sadece kentlilere değil, kentte yüzyıllardır hüküm süren el sanatlarının satışlarının yapıldığı dükkânları ile kente gelen misafirlere de hizmet vermektedir. Tarihi çarşı evrensel tasarım standartları kapsamında irdelendiğinde üstten düzenlenmiş yeterli aydınlatma elemanları ile kaymalara karşı dayanıklı zemin döşemesi ve yeterli genişlikte (çift geçiş için min. 150 cm) yaya yolu kriterlerini sağlayacak şekilde düzenlenmiştir. Dükkânların girişleri incelendiğinde, yaya yolundan itibaren basamaklı girişler düzenlenmiş olmasına rağmen rampa düzenlemeleri ve dükkan girişlerinin algılanabilirliğine yönelik zemin ile zıt renkte duyumsanabilir yüzey düzenlemesi kullanılmamıştır. Ayrıca alan içerisinde görme engellilere yönelik yol düzenlemesi bulunmamaktadır (Şekil 7.34).



Şekil 7.34. Tarihi çarşıdan örnekler

Çalışma alanı içerisindeki tarihi çarşının evrensel tasarımın basit ve sezgisel kullanım, bireyin çevreden hoşnutluğu, hata için tolerans ve eşitlikçi kullanım ilkelerine uygun olarak düzenlenmemiş olduğu görülmektedir.

Yapılan genel değerlendirmeler sonucunda, çalışma alanı içerisindeki bina girişlerinin ortalama %48 oranında evrensel tasarım standartlarını sağladığı tespit edilmiştir (Şekil 7.35).



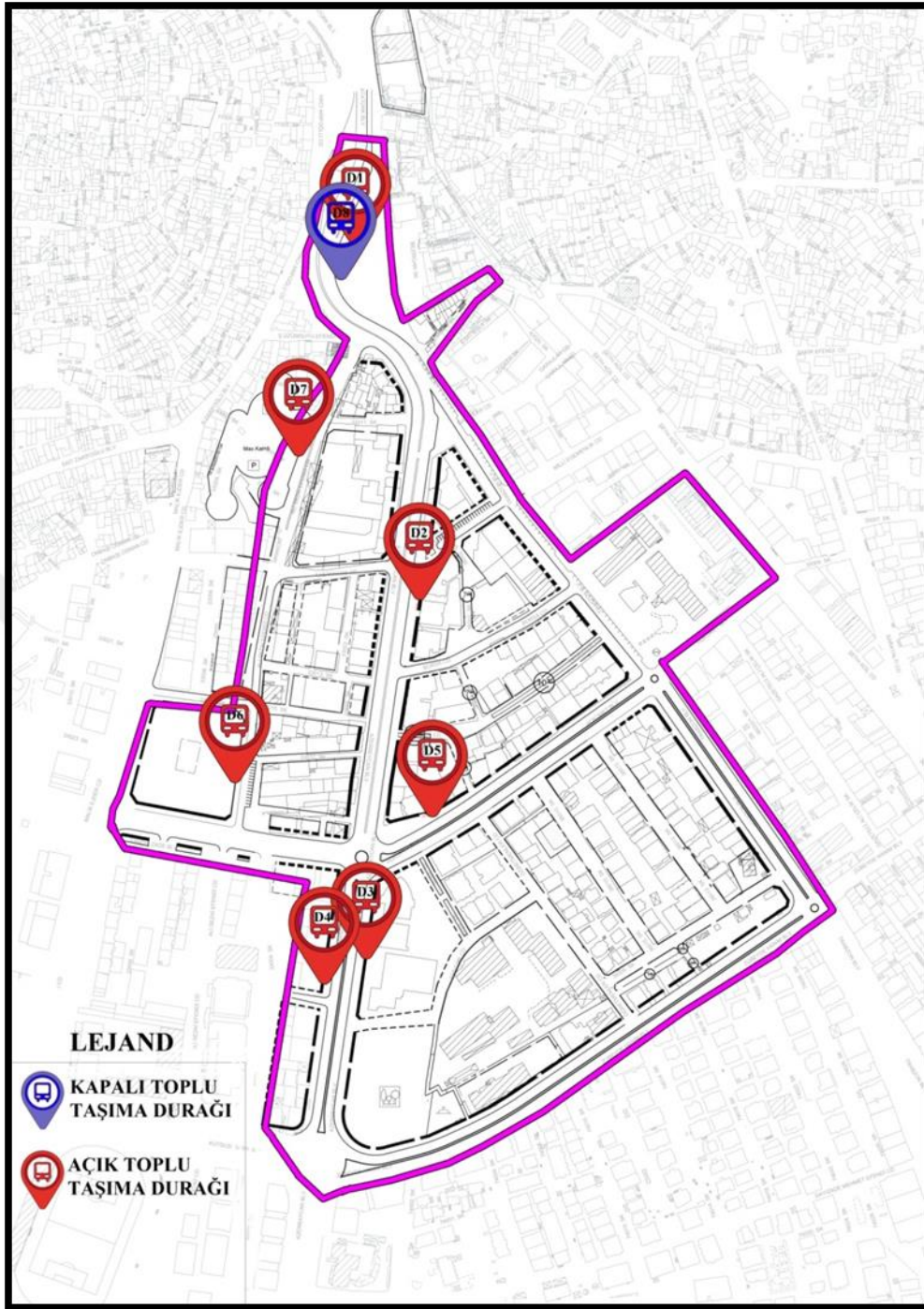
Şekil 7.35. Bina girişlerinin tasarım standartlarını sağlama oranı

7.2.2. Toplu taşıma durakları ve otoparklara ait bulgular

Bu bölümde çalışma alanı içerisinde bulunan toplu taşıma durakları ve otoparklar evrensel tasarım ilkeleri ve standartlarına göre değerlendirilmiştir.

7.2.2.1. Toplu taşıma durakları

Çalışma alanı içerisinde 8 adet toplu taşıma durak noktası bulunmaktadır. Toplu taşıma duraklarının çalışma alanı içerisindeki yerleri D1-8 rumuzları ile sembolize edilerek hâlihazır haritaya işlenmiştir (Şekil 7.36).



Şekil 7.36. Çalışma alanı içerisindeki toplu taşıma duraklarının konumu

Çalışma alanı içerisinde 7 farklı noktada aynı standartta iki tarafı kapalı toplu taşıma durakları kullanılmıştır. Sadece kuzeyde bulunan meydandaki durak noktasında iki tarafı kapalı durak ile dört tarafı kapalı durak modelinde iki ayrı durak kullanılmıştır. Durakların standartları sağlama oranları Çizelge 7.7’de gösterilmiştir. Açık durakların değerlendirilmesinde, kapalı duraklardaki bilgilendirme panosu ile ilgili kriter hesaplamaya dahil edilmemiş olup Toplu Taşıma Durağı⁸ olarak numaralandırılan

kapalı durak modelinde ise bilgilendirme panosu bulunmadığından kriter olumsuz olarak değerlendirilmiştir.

Çizelge 7.7. Toplu taşıma duraklarının tasarım standartlarına göre değerlendirilmesi

Toplu Taşıma Durakları		Kriterleri Sağhyor (%)	Kriterleri Sağlamıyor (%)
Toplu Taşıma Durağı1	8/8	100	0
Toplu Taşıma Durağı2	8/8	100	0
Toplu Taşıma Durağı3	8/8	100	0
Toplu Taşıma Durağı4	8/8	100	0
Toplu Taşıma Durağı5	8/8	100	0
Toplu Taşıma Durağı6	7/8	87.5	12.5
Toplu Taşıma Durağı7	7/8	87.5	12.5
Toplu Taşıma Durağı8	8/9	88.88	11.12
ORTALAMA		763.88/8=95.48	4.51

Çalışma alanı içerisinde toplu taşıma duraklarında tek tip durak kullanılmıştır. Bu anlamda durakların konumlandırılma şekilleri ve konumlandıkları alanlar, standartları sağlama oranlarında durakları birbirinden ayıran en önemli kriter olmuştur. Bunun dışında durakların yükseklikleri, yolcu indirme bindirme alanlarının genişliği ve uzunlukları minimum standart ölçülere uygun olarak düzenlenmiştir. Toplu taşıma duraklarının bulunduğu konumlarda kaymalara karşı dayanıklı zemin malzemesi kullanılmış ve aydınlatmaları yeterli düzeyde yapılmıştır (Şekil 7.37). Ayrıca buldukları kaldırım seviyeleri ile otobüslerin ilk basamağı eşit seviyede olacak şekilde düzenlenmiştir. (Şekil 7.38).

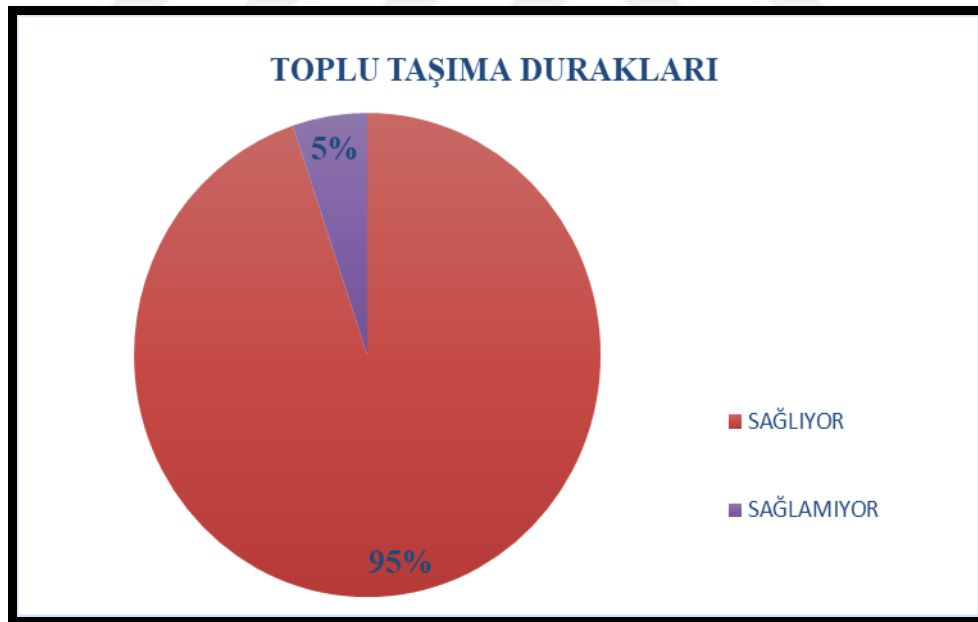


Şekil 7.37. Çalışma alanı içerisindeki otobüs duraklarından örnekler



Şekil 7.38. Otobüs duraklarındaki kaldırım seviyelerine örnek

Yapılan genel değerlendirmeler sonucunda, çalışma alanı içerisindeki toplu taşıma duraklarının ortalama % 95 oranında evrensel tasarım standartlarını sağladığı tespit edilmiştir (Şekil 7.39).

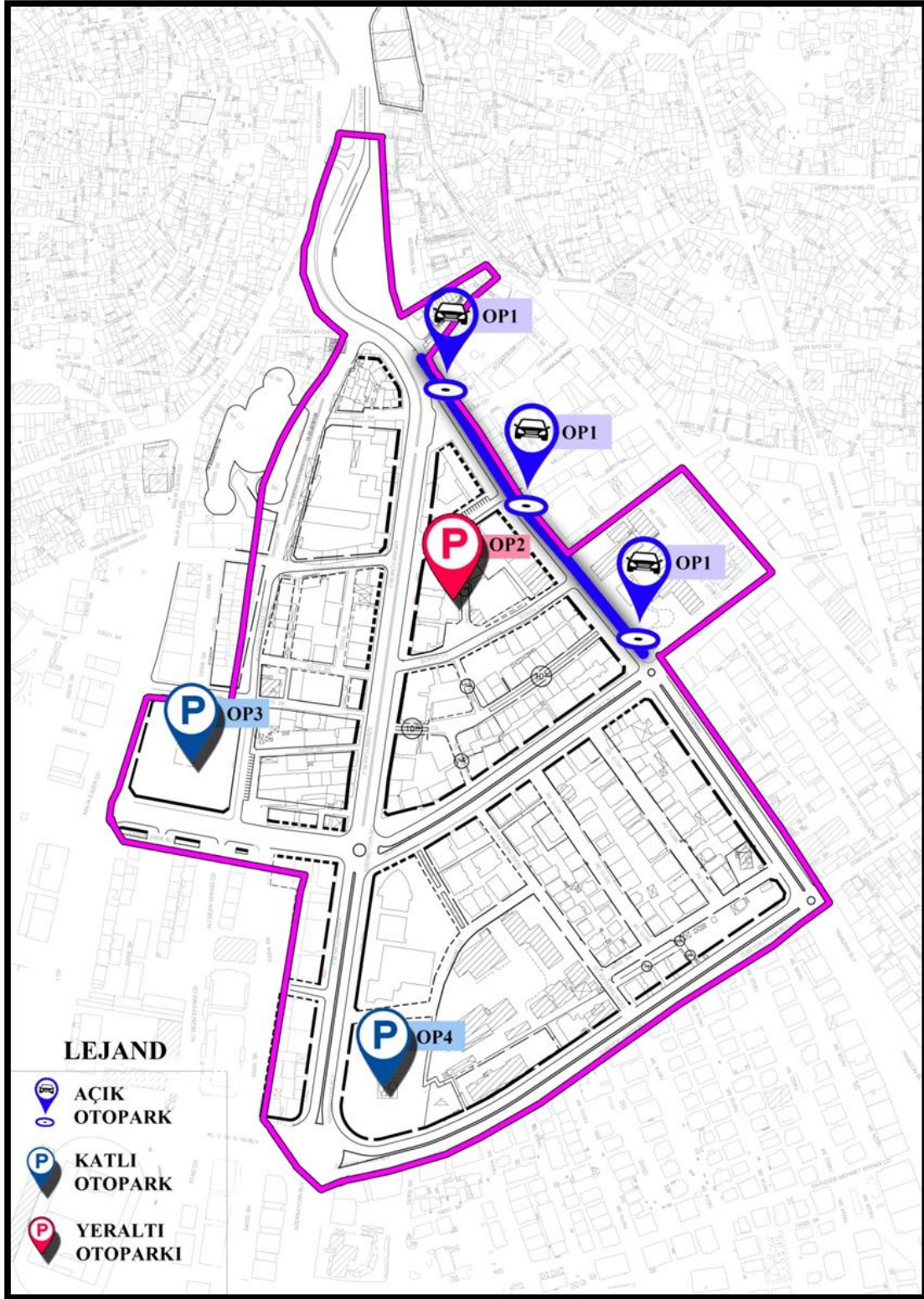


Şekil 7.39. Toplu taşıma duraklarının tasarım standartlarını sağlama oranı

7.2.2.2. Otoparklar

Otoparklar Çalışma alanı içerisinde yaya öncelikli yol kenarlarında açık otopark, bir katlı otopark ve iki ayrı yeraltı otoparkı bulunmaktadır. Otoparkların konumları

OP1-4 rumuzu sembolize edilerek hâlihazır haritaya işlenmiştir (Şekil 7.40). Çalışma alanı içerisindeki otoparkların standartları sağlama oranları Çizelge 7.8'de gösterilmiştir.



Şekil 7.40. Çalışma alanı içerisindeki otoparkların konumları

Standartları % 100 oranla en çok sağlayan çalışma alanı güneyinde bulunan meydanın altındaki OP4 olarak numaralandırılan yer altı otoparkı olup %50 ile en az oranda sağlayan ise OP1 olarak numaralandırılan yaya öncelikli yol kenarlarındaki açık otoparklar olmuştur. Otoparkların hepsinde uygun zemin malzemesi ve yeterli aydınlatma kriterleri sağlanırken standartlara göre olması gereken park genişliği ölçülerinin sadece OP1 ve OP4’ de sağlanmış olduğu tespit edilmiştir.

Çizelge 7.8. Otoparkların tasarım standartlarına göre değerlendirilmesi

Otoparklar		Kriterleri Sağlıyor (%)	Kriterleri Sağlamıyor (%)
Otopark1	4/8	50	50
Otopark2	4/7	57.1	42.9
Otopark3	4/7	57.1	42.3
Otopark4	7/7	100	0
Ortalama		264.2/4=66.1	33.9

Yaya öncelikli yol kenarlarında kısa süreli park etmelerde kullanılması amacıyla düzenlenmiş olan açık otopark alanları bina giriş-çıkışlarına uzaklık ve park yeri boyutu kriterlerini sağlamaktadır. Buna rağmen, alan içerisinde engellilere ait park yeri belirtilmemiş olması nedeniyle engelli park yerlerine ilişkin kriterlerin hiç birini sağlamamaktadır (Şekil 7.41).

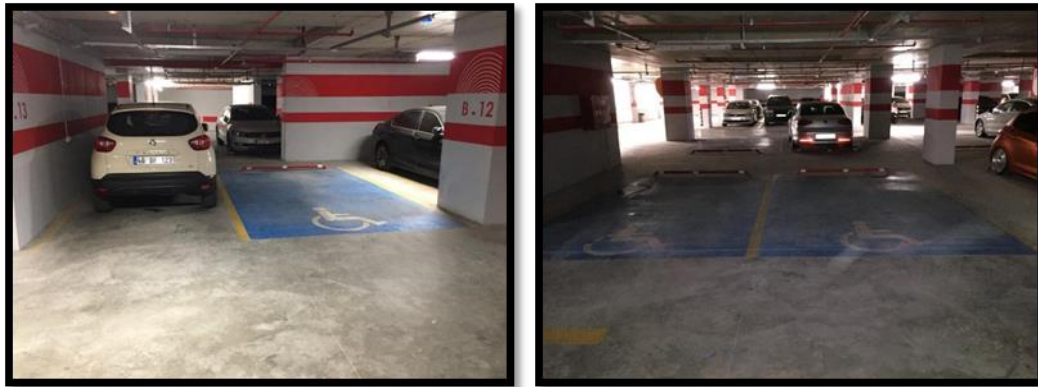


Şekil 7.41. Çalışma alanı içerisindeki açık otoparklardan örnekler

Kapalı otoparklarda park yeri genişliği kriterleri sağlanmadığı gibi araçların park etme yerlerine ilişkin herhangi bir düzenlemenin yapılmamış olduğu görülmektedir. Ayrıca engelli araç park yerlerinin bulunmasına rağmen bu sadece kolonların üzerlerindeki tabelalarda belirtilmiş olup zeminde engelli park yerine ilişkin herhangi bir işaret bulunmamaktadır (Şekil 7.42). Evrensel tasarım standartlarının otoparklara ilişkin kriterlerini tam anlamıyla sağlayan OP4 kullanıcılara karmaşıklıktan uzak basit ve sezgisel, yönlendirme ve kılavuz göstergeleri ile algılanabilir, kullanımın aynı değerde olduğu eşitlikçi bir kullanım sağlamaktadır (Şekil 7.43).

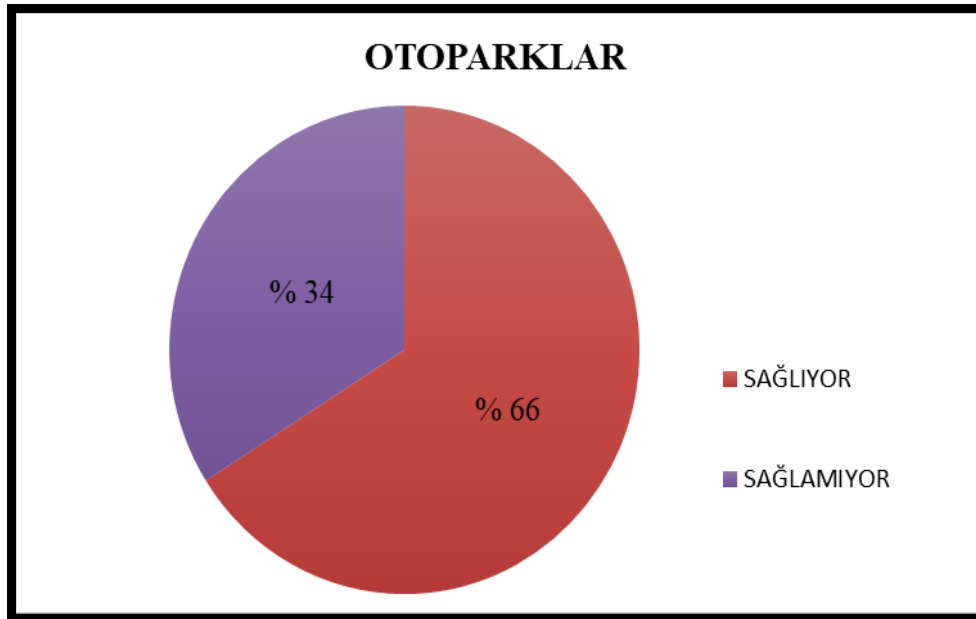


Şekil 7.42. Çalışma alanındaki kapalı otoparklardan örnekler



Şekil 7.43. Çalışma alanı kapalı otoparklardaki engelli park yerlerinden örnekler

Yapılan genel değerlendirmeler sonucunda, çalışma alanı içerisindeki otoparklar ortalama %66 oranında evrensel tasarım standartlarını sağladığı tespit edilmiştir (Şekil 7.44).



Şekil 7.44. Otoparkların tasarım standartlarını sağlama oranı

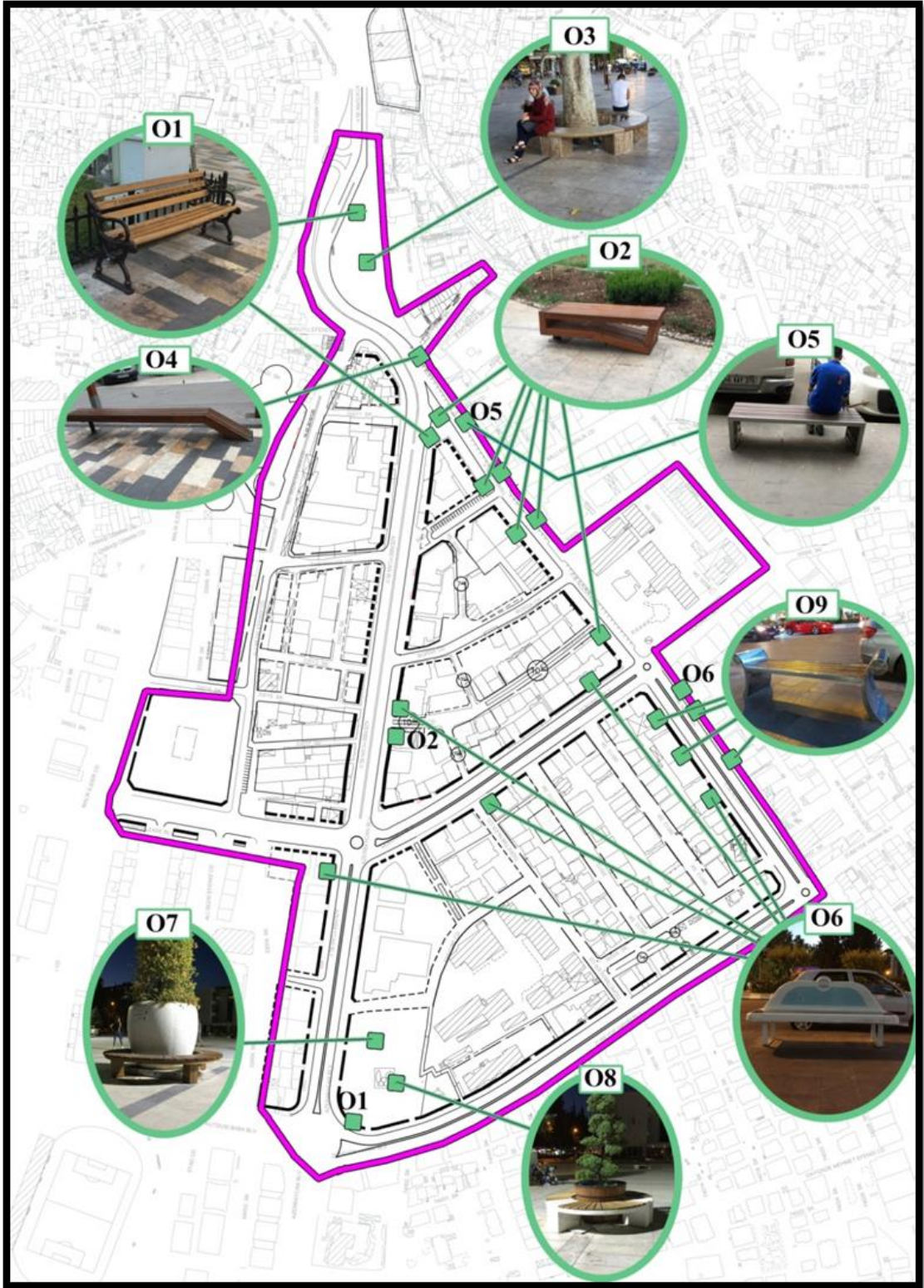
7.2.3. Kentsel mobilyalara ait bulgular

Bu bölümde çalışma alanı içerisinde bulunan oturma elemanları, çeşmeler, çöp kutuları, levhalar ve aydınlatma elemanları ile Bankamatikler, bilet satış makineleri ve telefon kulübeleri evrensel tasarım ilkeleri ve standartlarına göre değerlendirilmiştir.

7.2.3.1. Oturma elemanları

Çalışma alanının içerisinde 9 farklı tasarımda oturma elemanı kullanılmıştır. Bu alandaki oturma elemanları O1-9 rumuzları ile sembolize edilmiş, fotoğrafları ve konumları hâlihazır haritaya işlenmiştir (Şekil 7.45).

Oturma elemanlarının standartlara göre yapılan değerlendirme sonuçlarına göre, birçoğunun %75 oranında evrensel tasarım kriterlerini sağladığı görülmüştür (Çizelge 7.9). Çalışma alanı içerisinde masalı bank tasarımında oturma elemanı kullanılmamıştır. Bu nedenle masalı banklarda, tekerlekli sandalye yaklaşması için gerekli olan en 60 cm mesafe kriteri hesaplamaya dâhil edilmemiştir. Oturma banklarının tasarım şekillerine göre oturma ve sırt yükseklik ölçülerinin standartlara uygun olduğu tespit edilmiştir. Oturma elemanlarının yerleştirildikleri alanlar tekerlekli sandalye ile yaklaşmaya uygundur. Oturma elemanları basamaksız ve sert zemin üzerine konumlandırılmıştır. Çalışma alanındaki bütün oturma elemanlarının bulunduğu alanlarda hissedilebilir yüzeylerin bulunmadığı tespit edilmiştir.

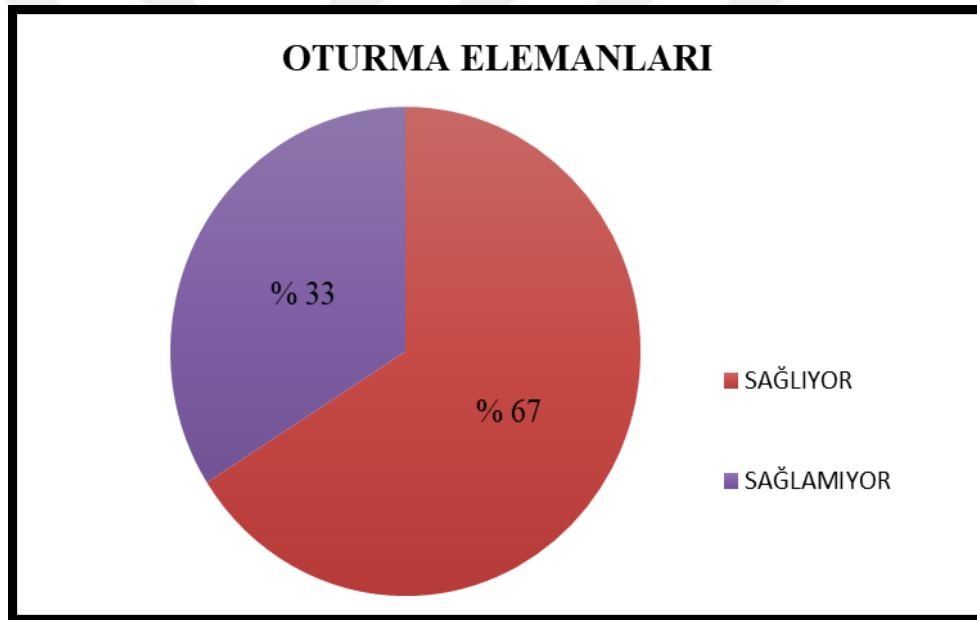


Şekil 7.45. Çalışma alanı içerisindeki oturma elemanları

Çizelge 7.9. Oturma elemanlarının tasarım standartlarına göre değerlendirilmesi

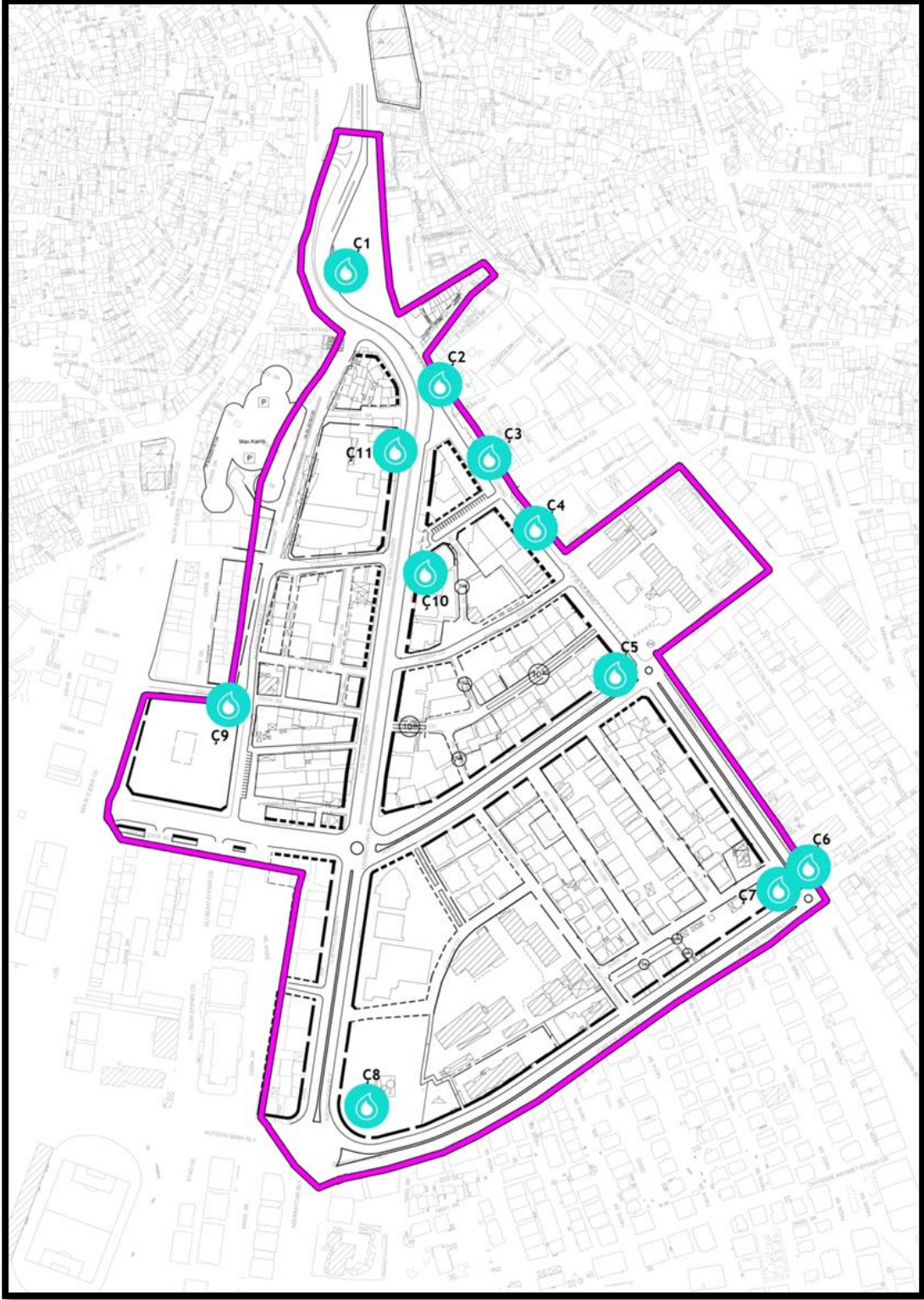
Oturma Elemanları		Kriterleri Sağlıyor (%)	Kriterleri Sağlamıyor (%)
Oturma Elemanı1	3/4	75	25
Oturma Elemanı2	3/4	75	25
Oturma Elemanı3	2/4	50	50
Oturma Elemanı4	3/4	75	25
Oturma Elemanı5	3/4	75	25
Oturma Elemanı6	3/4	75	25
Oturma Elemanı7	2/4	50	50
Oturma Elemanı8	2/4	50	50
Oturma Elemanı9	3/4	75	25
Ortalama	%	600/9=66,6	33,4

Yapılan genel değerlendirmeler sonucunda, çalışma alanı içerisindeki oturma elemanlarının ortalama %67 oranında evrensel tasarım standartlarını sağladığı tespit edilmiştir (Şekil 7.46).

**Şekil 7.46.** Oturma elemanlarının tasarım standartlarını sağlama oranı

7.2.3.2.Çeşmeler

Çalışma alanı içerisinde toplam 11 adet çeşme bulunmaktadır. Bu çeşmeler Ç1-11 rumuzları ile sembolize edilerek konumları hâlihazır haritaya işlenmiştir (Şekil 7.47).



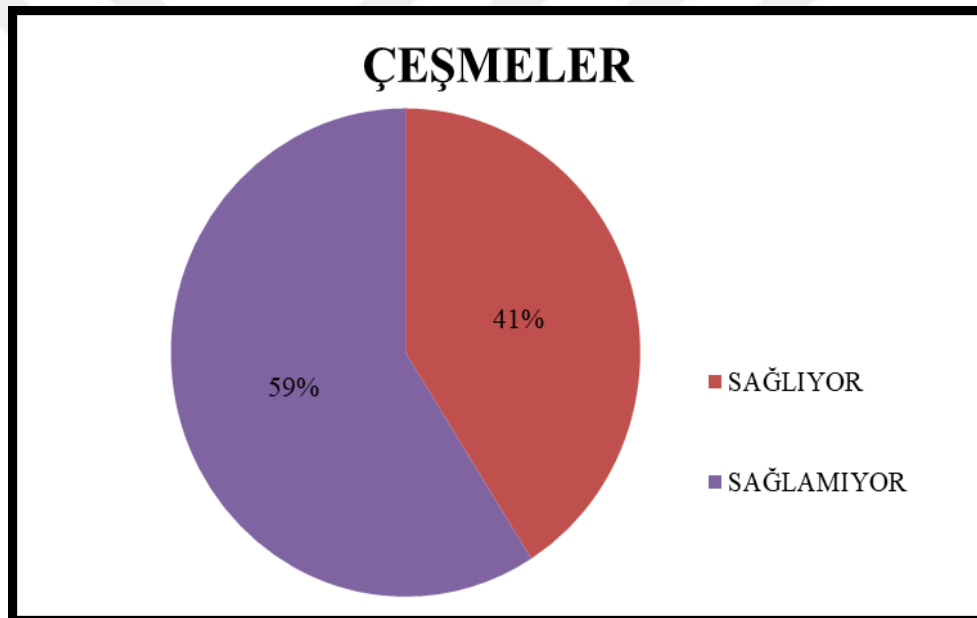
Şekil 7.47. Çalışma alanı içerisindeki çeşmelerin konumu

Çeşmelerin evrensel tasarım standartlarına göre değerlendirilmesi yapılmıştır (Çizelge 7.10). Yapılan değerlendirmeye göre Çeşme2 tüm evrensel tasarım kriterlerini sağlarken, Çeşme6,7 ve 11 nolu çeşmelerin hiçbir kriteri sağlamadığı tespit edilmiştir

(Şekil 7.48). Çalışma alanındaki birçok çeşmeye tekerlekli sandalye ile erişimin mümkün olmadığı belirlenmiştir (Şekil 7.49 ve Şekil 7.50).

Çizelge 7.10. Çeşmelerin tasarım standartlarına göre değerlendirilmesi

Çeşmeler		Kriterleri Sağlıyor (%)	Kriterleri Sağlamıyor (%)
Çeşme1	1/2	50	50
Çeşme2	1/2	50	50
Çeşme3	2/2	100	0
Çeşme4	1/2	50	50
Çeşme5	1/2	50	50
Çeşme6	0/2	0	100
Çeşme7	0/2	0	100
Çeşme8	1/2	50	50
Çeşme9	1/2	50	50
Çeşme10	1/2	50	50
Çeşme11	0/2	0	100
Ortalama		450/11=40,9	59,1



Şekil 7.48. Çeşmelerin tasarım standartlarını sağlama oranı



Şekil 7.49. Evrensel tasarım kriterlerine uygun olan çeşme örneği

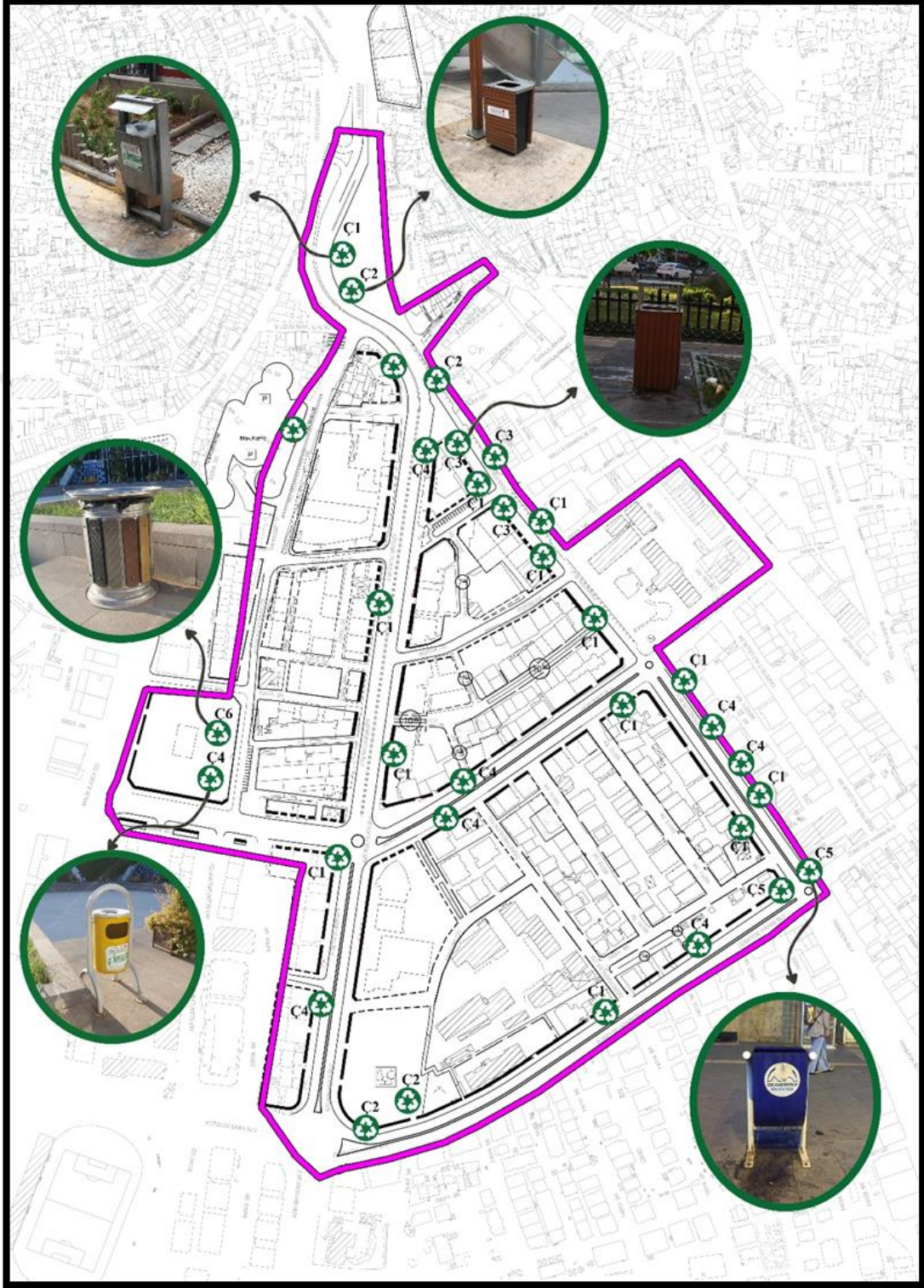


Şekil 7.50. Evrensel tasarım kriterlerine uygun olmayan çeşme örnekleri

7.2.3.3.Çöp kutuları

Çalışma alanı içerisinde 6 farklı tasarımda çöp kutusu kullanılmıştır. Bu alandaki çöp kutuları Ç1-6 rumuzları ile sembolize edilmiş, fotoğrafları ve konumları hâlihazır haritaya işlenmiştir (Şekil 7.51). Çöp kutularının standartlara göre yapılan

değerlendirme sonuçlarına göre, tamamının evrensel tasarım kriterlerine uygun olduğu saptanmıştır (Çizelge 7.11).



Şekil 7.51. Çalışma alanı içerisindeki çöp kutularının konumu

Çizelge 7.11. Çöp kutularının tasarım standartlarına göre değerlendirilmesi

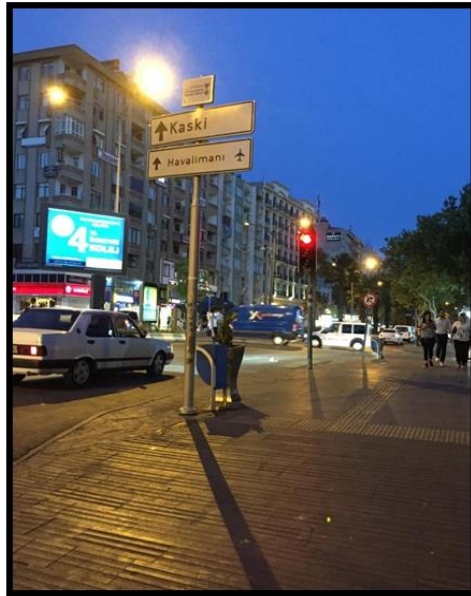
Çöp Kutuları		Kriterleri Sağlıyor (%)	Kriterleri Sağlamıyor (%)
Çöp Kutusu1	2/2	100	0
Çöp Kutusu2	2/2	100	0
Çöp Kutusu3	2/2	100	0
Çöp Kutusu4	2/2	100	0
Çöp Kutusu5	2/2	100	0
Çöp Kutusu6	2/2	100	0
Ortalama		1100/11=100	0

7.2.3.4. Levhalar ve aydınlatma elemanları

Çalışma alanında bulunan aydınlatma elemanları, trafik işaret levhaları, yön gösteren işaret levhaları, sarkık levha ve reklam tabelaları tüm işaret, reklam ve trafik levhaları evrensel tasarım standartlarının yükseklik ölçülerine uygun olarak konumlandırılmıştır (Şekil 7.52).

Çizelge 7.12. Levhaların ve aydınlatma elemanlarının tasarım standartlarına göre değerlendirilmesi

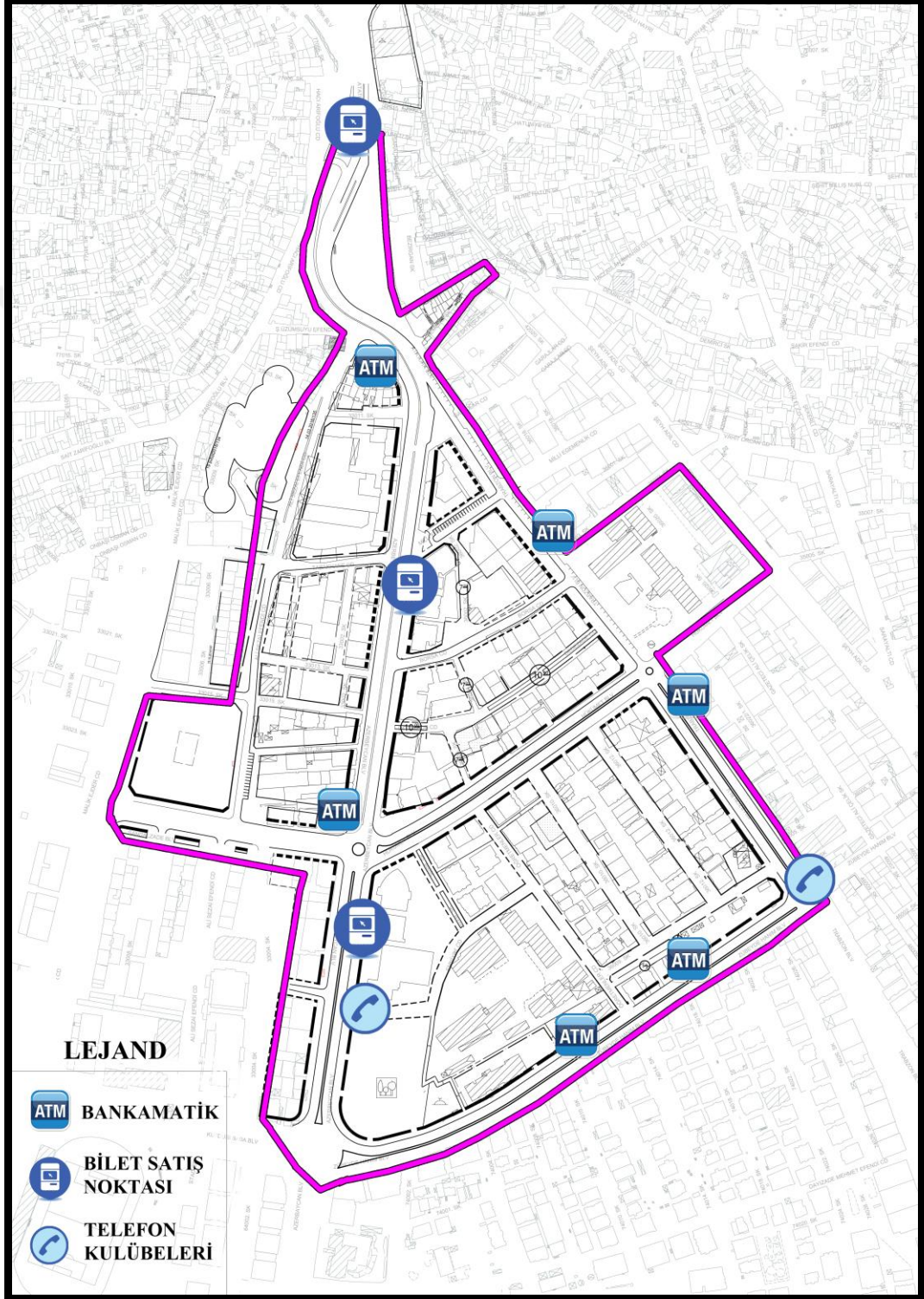
Levhalar		Kriterleri Sağlıyor (%)	Kriterleri Sağlamıyor (%)
Levhalar (Standart)	4/4	100	0
Aydınlatma Elemanları (Standart)	3/3	100	0
Ortalama		100	0



Şekil 7.52. Çalışma alanı içerisindeki levha ve aydınlatma elemanlarından örnekler

7.2.3.5. Bankamatik, bilet satış makineleri ve telefon kulübeleri

Çalışma alanında 6 adet bankamatik, 2 adet telefon kulübesi ve 3 adet bilet satış makinesi konumları ile birlikte hâlihazır haritaya işlenmiştir (Şekil 7.53).



Şekil 7.53. Bankamatik, bilet satış makinesi ve telefon kulübelерinin konumu

Yapılan değerlendirmeler sonucunda kriterleri ortalama bankamatikler %42, bilet satış makineleri %50 ve telefon kulübeleri %56 oranında sağlamaktadır (Çizelge 7.13, Çizelge 7.14 ve Çizelge 7.15). Tüm elemanlar normal yapı olarak kriterlerin tamamını sağlamaktadır ancak buldukları basamaklı yapı yüzünden standartlara uygunluk oranları düşmektedir. Şekil 7.54’de bankamatik, bilet satış ve telefon kulübelerinden örnekler görölmektedir.

Çizelge 7.13. Bankamatiklerin tasarım standartlarına göre değerlendirilmesi

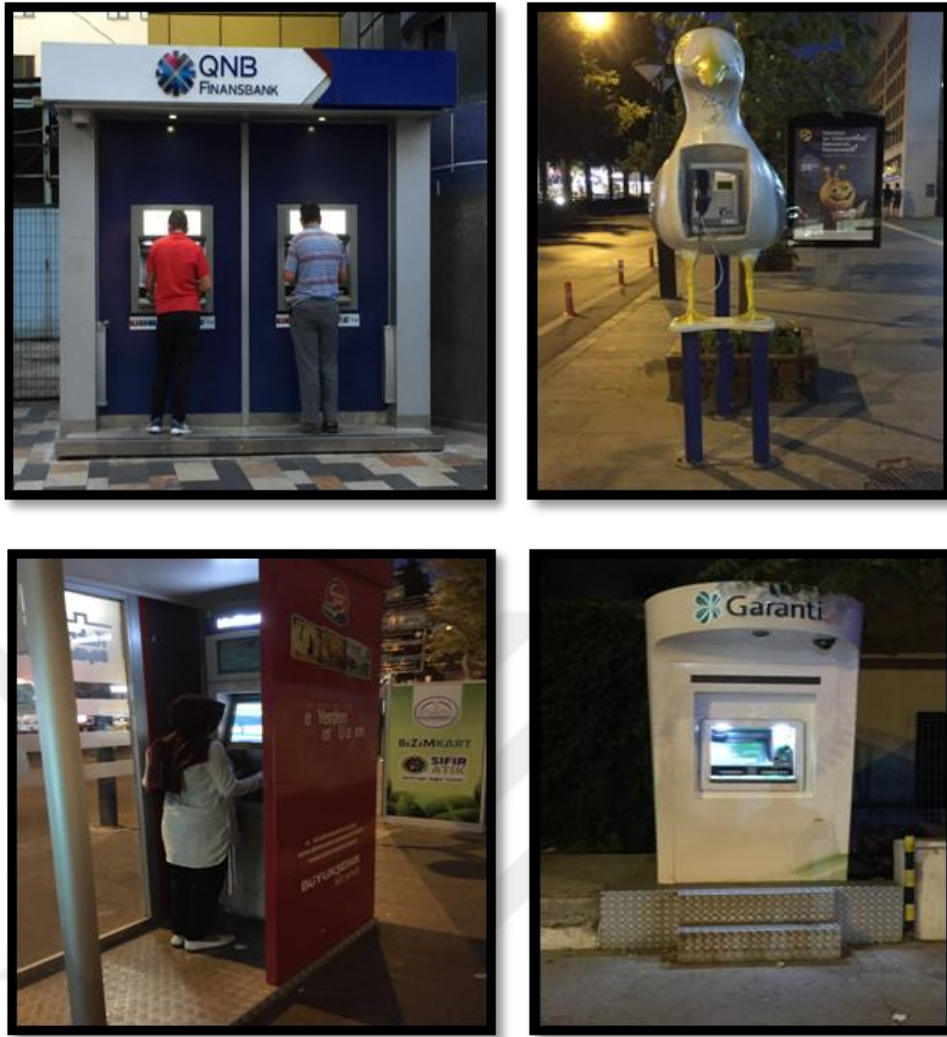
Bankamatikler		Kriterleri Sağlıyor (%)	Kriterleri Sağlamıyor (%)
Atm1	2/2	100	0
Atm2	1/2	50	50
Atm3	0/2	0	100
Atm4	1/2	50	50
Atm5	1/2	50	50
Atm6	0/2	0	100
Ortalama		250/6=41.7	58.3

Çizelge 7.14. Bilet satış makinelerinin tasarım standartlarına göre değerlendirilmesi

Bilet Satış Makinesi		Kriterleri Sağlıyor (%)	Kriterleri Sağlamıyor (%)
Bilet Satış Makinesi1	1/2	50	50
Bilet Satış Makinesi2	1/2	50	50
Bilet Satış Makinesi3	1/2	50	50
Bilet Satış Makinesi4	1/2	50	50
Ortalama		200/4=50	50

Çizelge 7.15. Telefon kulübelerinin tasarım standartlarına göre değerlendirilmesi

Telefon Kulübeleri		Kriterleri Sağlıyor (%)	Kriterleri Sağlamıyor (%)
Telefon Kulübesi1	4/9	44.4	55.6
Telefon Kulübesi2	4/6	66.7	33.3
Ortalama		111.1/2=55.6	44.4

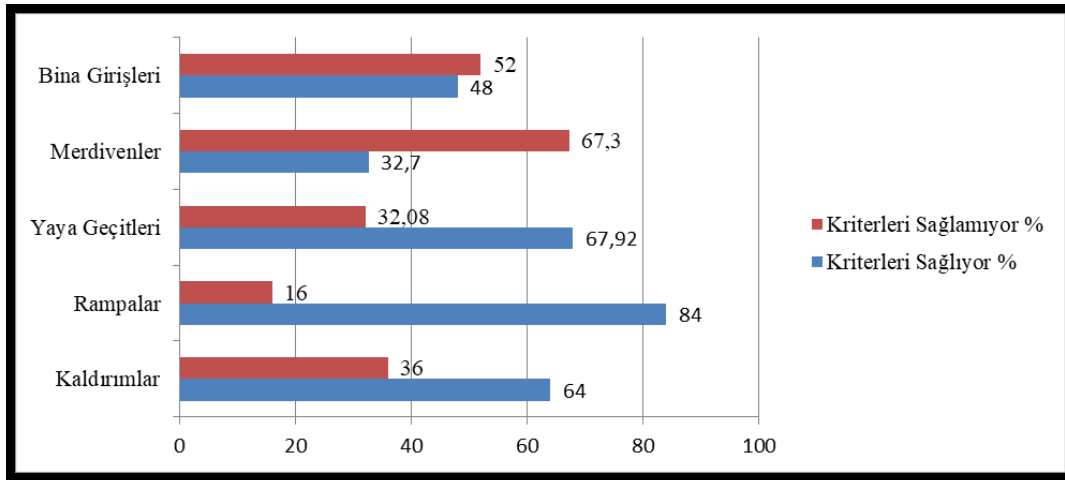


Şekil 7.54. Bankamatik, bilet satış makineleri ve telefon kulübelerinden örnekler

Çalışma alanı içerisinde işaret işaretlenme ve yön bulma olanaklarına ilişkin herhangi bir bilgilendirme elemanları tespit edilmemiştir. Bu nedenle, bilgilendirme elemanlarına ilişkin değerlendirme yapılamamıştır. Söz konusu durum, çalışma alanında evrensel tasarımın algılanabilir bilgi ilkesinin yerine getirilmediğini ortaya koymaktadır.

7.3. Bulguların Değerlendirilmesi ve Tartışma

Çalışma alanı içerisindeki dolaşım sirkülasyon sistemlerinin standartlara uygunluğu genel olarak incelendiğinde; kriterleri % 84 oranla en iyi sağlayan kullanım ögesinin rampalar, %32,7 oranla en az sağlayan ögenin ise merdivenler olduğu görülmektedir (Şekil 7.55).



Şekil 7.55. Dolaşım ve sirkülasyon sistemlerinin standartlara ve evrensel tasarım ilkelerine uygunluk düzeyi

Evrensel tasarım standartlarını %64 oranla sağlayan kaldırımlar kaymaya ve parlamaya dayanıklı zemin kaplamaları, uygun genişlik ve yükseklik ölçüleri ile kullanıcılara yeterli kullanım alanları sağlamaktadır. Ancak görme engellilerin rahat hareket edebilecekleri hissedilebilir yol düzenlemelerinin birçok alanda bulunmaması ve bulunduğu alanlarda ise deforme olmuş ya da herhangi bir engel ile kesintiye uğramış olması ayrıca ağaç diplerindeki düzenlemelerinin algılanabilir ve güvenli bir şekilde yapılmamış olması yaya dolaşımında aksaklıklara neden olmaktadır. Kaldırım düzenlemelerindeki bu eksiklikler evrensel tasarımın yaklaşımının; tasarımın basit ve sezgisel olarak, algılanabilir, tehlike ve hataları minimize edecek şekilde tasarlanması ve eşit kullanımın sağlanmasını savunan ilkelerine uymamaktadır. Çalışma alanı içerisindeki yaya dolaşımının kesintisiz, güvenli kullanıcıyı hoşnut ederek ve eşitlikçi bir şekilde kullanımına yönelik kaldırımların birbirleri ile bağlantılı olarak bütününde görme engellilerin bastonları ile rahatlıkla izleyebilecekleri yol düzenlemelerinin eksiksiz ve engelsiz şekilde yapılması gerekmektedir. Kaldırımların üzerinde bulunan her ağaç diplerinde, zemin ile zıt renkte duyumsanabilir, olası kazalara karşı tehlikelerin minimize edilmiş olduğu peyzaj öğeleri kullanılmalıdır. Ayrıca kaldırımlar arasındaki 10 m'den fazla açıklıklarda hissedilebilir yol düzenlemeleri yapılarak basit ve sezgisel kullanım sağlanmalıdır.

Dolaşım sirkülasyon sistemlerinden evrensel tasarım standartlarını en iyi %84 oranla rampalar sağlamaktadır. Birkaç rampa düzenlemesi dışında rampaların geneli yerel yönetimlerin son zamanlardaki yapmış olduğu çalışmalarla yenilenmiştir. Yaya erişimine yönelik kullanılan çeşitli öğeleri bütünleştiren alanlarda konumlanmış olan bu rampalar standartlara uygun genişlik ve eğimde, kaymayı önleyici zemin kaplamasıyla

yeterli aydınlatma sağlanmış şekilde düzenlenmiştir. Ancak bu rampaların birçoğu standartlara uygun olarak düzenlenmiş olmasına rağmen taşıt yolu birleşim yerinden yüksekte konumlandırılmıştır. Bu durum rampadan taşıt yoluna geçiş aşamasında kontrolsüz kullanım doğuracak olup kazalara neden olabilecektir. Bazı rampalardaki bu yükseklikler harç ile doldurularak soruna çözüm bulunmaya çalışılmış olsa da yeterli ve sağlıklı bir düzenleme yapılamamıştır.

Dolaşım sirkülasyon sistemlerinden yaya geçitleri evrensel tasarım standartlarını ortalama düzeyde %68 oranla sağlamaktadır. Çalışma alanı içerisindeki ışık kontrollü yaya geçitlerinde görme ve işitme engellilere yönelik kabartmalı ve sesli uyarı işaretlerine hiç rastlanmamıştır. Ayrıca güvenli geçiş süreleri standartlara uygun olarak düzenlenmiş olmasına rağmen süreyi uzatmak için sensörlü sistemler kullanılmamıştır. Yaya geçitlerindeki bu gibi eksiklikler farklı ihtiyaçları olan insanların yaya sirkülasyonu içerisinde bu alanları rahatlıkla ve yardım almadan kullanamamalarına neden olacaktır. Bu şekildeki kullanımlar evrensel tasarımın özellikle en önem verdiği eşitlikçi kullanım ilkesine aykırılık teşkil etmektedir.

Hemzemin yaya geçitleri ile yaya erişimi sağlanabilecek iken yaya üst geçitlerinin tercih edilmesinin daha maliyetli olduğu bilinen bir gerçektir. Yerel yöneticiler tarafından taşıt trafiğinin kesintiye uğramaması için tercih edilen yaya üst geçitleri genellikle yayalar tarafından kullanılmamaktadır. Hayati risk taşımaya rağmen yayalar üst geçitler yerine taşıt trafiğinin arasından karşıdan karşıya geçmeye çalışmaktadır. Son yıllarda belediyeler yaya üst geçitlerini daha tercih edilebilir hale getirebilmek için yürüyen merdivenleri geçitlere entegre etmektedir. Ancak bu durumda zaten maliyetli olan bir yatırımın beraberinde getirmiş olduğu olumsuzlukları giderebilmek için ekstra bir bedel ödemesini ortaya koymaktadır. Bu tür uygulamalar ile evrensel tasarımın adaptasyona ve herhangi bir ekstra düzenlemeye ihtiyaç duymadan tasarımların yapılması hedefine uyulmamış olmaktadır.

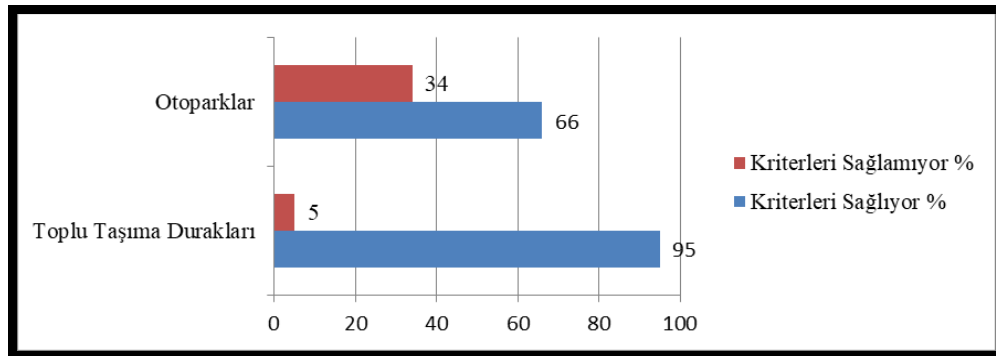
Merdivenler farklı kabiliyetlerde bulunan kullanıcıların ortak kullanımına yönelik olamayan bir tasarım ögesidir. Bu yüzden her kullanıcıya hizmet veren eşiksiz, düzayak kullanımları savunan evrensel tasarıma göre mekânsal kullanımlar içerisinde merdivenlerin kullanılmaması daha uygun bulunmaktadır. Evrensel tasarım standartlarını en az dolaşım sirkülasyon sistemlerinden merdivenler (%33) sağlamaktadır. Alan içerisinde ayırıcı kullanım oluşturan merdivenlerin basamak genişlik ve yükseklik ölçüleri standartlara uygun olarak düzenlenmiş olmasına karşın basamaklarında kaymaz şerit ve merdiven sahanlıklarında ve bitim yerlerinde

hissedilebilir kabartma yüzey düzenlemeleri bulunmamaktadır. Bu durumda bu alanlar engelsiz bir birey için bile kullanım esnasında kritik durumların oluşmasına sebep olup evrensel tasarımın hata için tolerans ve eşitlikçi kullanım ilkelerine ters düşmektedir.

Kentin ilk yerleşim yerlerinden olan çalışma alanı içerisindeki pek çok binanın eski nitelikte olması nedeniyle bina girişleri evrensel tasarım standartlarını % 48 oranla sağlamaktadır. Alan içerisinde yenilenmiş olan birkaç bina dışındaki binaların çoğunun girişleri kaldırımdan itibaren eşikli olup bina kapısından sonrada basamaklı giriş düzenlemeleri kullanılmıştır. Bina girişleri eşikli olmasına rağmen çoğunda da rampa düzenlemesi bulunmamaktadır. Bu durumda, bina girişleri her ne kadar yeterli aydınlık ve genişlikte ve kaymaz zemin kaplamaları ile düzenlenmiş olsa da tekerlekli sandalye kullanıcıları, bebek arabalı ebeveynler, pazar arabası veya bavulu olan ve geçici engele sahip vb. kullanıcılar tarafından kullanılamamakta olup evrensel tasarımın eşit kullanım ilkesine aykırılık teşkil etmektedir.

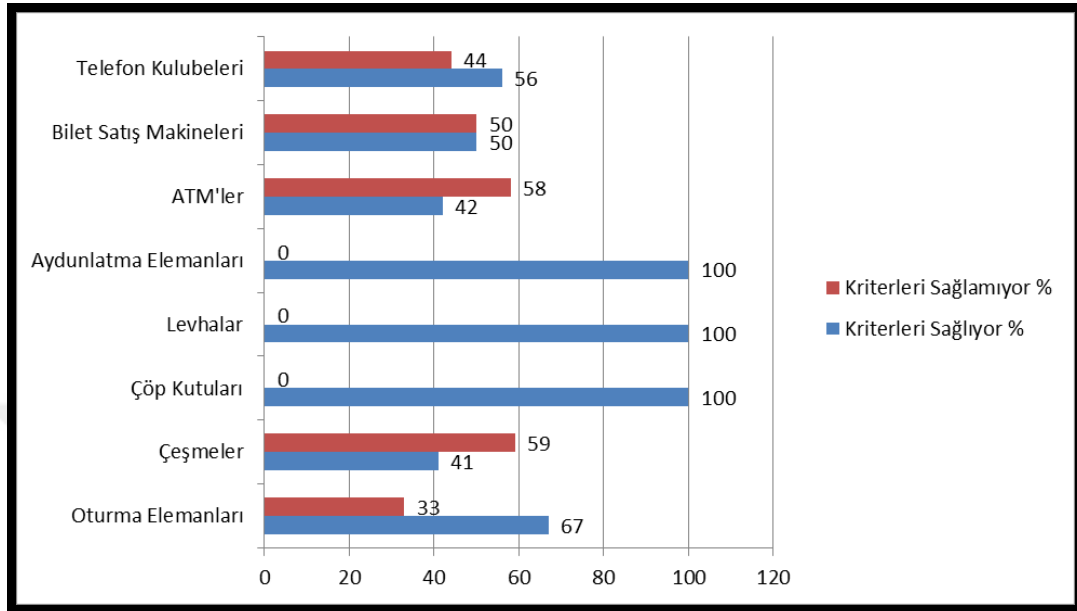
Otoparklar ve toplu taşıma durakları kent merkezi niteliğinde bulunan çalışma alanı içerisine ulaşılabilirliğin sağlanabilirliği açısından büyük önem taşımaktadır. Toplu taşıma durakları evrensel tasarım standartlarını % 95 gibi başarılı bir oranda sağlarken otoparklar % 66 oranda sağlamaktadır (Şekil 7.56).

Toplu taşıma durakları standartlar doğrultusunda bütün kullanıcılara eşit, rahat ve güvenli kullanım sağlayacak şekilde düzenlemiştir. Kent bütününde standartlar doğrultusunda oluşturulan toplu taşıma sistemleri ile kentin her alanında yaşayan kullanıcı tarafından çalışma alanının kullanımı sağlanabilir. Bu şekilde evrensel tasarımın sosyal bütünleşme ve katılım ile eşitlikçi kullanım ilkelerine uygun kullanım oluşturulacaktır. Alan içerisindeki otoparklar standartlara uygun olarak düzenlenmediği için sağlıklı bir kullanım alanı oluşturmamaktadırlar.



Şekil 7.56. Toplu taşıma duraklarının ve otoparkların standartlara ve evrensel tasarım ilkelerine uygunluk düzeyi

Çalışma alanı içerisindeki kentsel mobilyalar bütünsel olarak incelendiğinde; aydınlatma elemanları, levhalar ve çöp kutularının evrensel tasarım standartlarını %100 oranda sağladığı görülmektedir (Şekil 7.57).



Şekil 7.57. Kent mobilyalarının standartlara ve evrensel tasarım ilkelerine uygunluk düzeyi

Kent mobilyaları içerisinde standartları sağlamada %67 oranla ikinci sırada olan oturma elemanları standart ölçülerde alan içerisinde uygun alanlara konumlandırılmıştır. Ancak bulunduğu alanlarda farklı renk ve dokuda duyumsanabilir yüzey düzenlemeleri yapılmadığından evrensel tasarımın basit ve sezgisel kullanım ilkesine uymamaktadır. Standartları %41 oranla sağlayan çeşmelerin birçoğu standartları uygun yükseklikte ve tekerlekli sandalyelerin girebileceği şekilde düzenlenmemiş olduğu halde ayrıca çeşmeye erişim aşamasında zeminden yüksekte basamaklı olarak düzenlenmişlerdir. Bu şekilde alan içerisinde tekerlekli sandalye kullanıcıları tarafından kullanılamaz kentsel mobilya ögesi olarak karşımıza çıkmaktadırlar.

Çalışma alanı içerisindeki bankamatik, bilet satış noktaları ve telefon kulübelerinin çoğu standartlara uygun ölçülerde ve uygun alanlarda olmalarına karşın buldukları zemine basamaklı olarak düzenlenmişlerdir. Bu alanlara ihtiyaç duyan tekerlekli sandalye kullanıcılarının kulübeler içerisindeki işlem alanlarına erişim yüksekliği sağlanmış olsa bile, zemindeki yükseklik nedeniyle kulübelerin içerisine erişimleri sağlanamamaktadır. Bu şekilde düzenlemeler ile evrensel tasarımın yaklaşım ve boyut mekân ilkesine uyulmuş olmasına rağmen uygun konumlandırma sağlanmadığından eşitlikçi bir kullanım sağlanamamıştır.

8. SONUÇ VE ÖNERİLER

Geçmişten günümüze, engellilere yönelik bakış açılarında bir değişim yaşanmıştır. Zamanın ilk çağlarında yaptıkları bir yanlışlık nedeniyle tanrılar tarafından lanetlendiği düşünülen ve toplum içerisinde kabul görmeyen engelliler, zamanla yaşam şartlarının ve buna bağlı olarak düşünce yapısının değişkenlik göstermesi sonucunda toplum içerisinde yer almaya ve kabul görmeye başlamışlardır. Sanayileşme süreci sonucunda oluşan ekonomik yapıdaki değişiklik ile engellilerin de üretim aşaması içerisine katılımı gündeme gelmeye başlamış ve engellilerin biyolojik olarak çeşitli sorunlarının olduğu, bu sorunların tedavi ile çözülebileceği düşüncesi doğrultuda tedavi için gerekli rehabilite hizmetleri oluşturma çabalarına gidilmiştir. Tedavi edilmesi mümkün olmayan yani üretime katkı sağlayamayan engelli bireyler ise evlerine ya da bakım merkezlerine kapatılarak toplumun dışına itilmişlerdir.

Dünyada ‘insan hakları’ kavramının gündeme gelmeye başlaması ile engellilerde kendi hakları için çalışmalar yapmaya başlamış ve bu doğrultuda ‘engelli hakları’ da tartışmalara konu olmaya başlamıştır. Bunun sonucunda birçok ülkede engelli haklarına yönelik çeşitli çalışmalar yapılmış ve bu kapsamda yasa ve bildiriler çıkarılarak uluslararası sözleşmeler yapılmıştır. Engelli ya da engelsiz tüm insanların eşit haklara sahip olduğu düşüncesi savunulmuştur.

Ekonomik yapıdaki değişiklikler, değişen ve gelişen teknoloji ile birlikte gelişim gösteren kentleşme süreci içinde yeni ihtiyaçlara cevap verebilecek yeni yaşam çevreleri oluşturulma çabasına girilmiştir. Bu süreçte engellilerin gereksinimlerinin de göz önünde bulundurulmasına dikkat çekilmiş, fiziksel ve çevresel mekân düzenlemelerinin nasıl olması gerektiği konusunda ulaşılabilirlik ve erişilebilirlik kavramları ortaya atılmıştır. Erişilebilir ve ulaşılabilir mekânların oluşturulması gerekliliği düşüncesinden hareketle ‘engelsiz tasarım’ doğrultusunda mekânların, engellilerin de kullanımına olanak verecek şekilde tasarlanması gerektiği öngörülmüştür. Kent, mekân ve ürün tasarımlarında bu yaklaşım benimsenmiş ve engellilere özel düzenleme ve uygulamalar yapılmıştır. Engelsiz tasarım yaklaşımı ile engellilerin kentsel mekânlara erişilebilirliği sağlanmış olsa da toplumla bütünleşmeleri gerçekleşmemiştir. Engellilere özgü yapılan ayrı tasarım ve uygulamalar onların toplumda ayrımcılığa maruz kalmalarına ve damgalanmalarına neden olmuştur. Bunun yanı sıra, engellilere yönelik düzenlenen bu alanlarda herhangi bir engeli bulunmayan bireyler kullanım sırasında bazı kısıtlamalarla karşılaşmaktadırlar. Bu şekildeki tasarım anlayışı ile de engellilere yönelik sorunlar tam

anlamıyla çözüme ulaşamamıştır.

Engelliler için tasarım kapsamında yapılan çalışmalar neticesinde 1980’li yıllarda ortaya atılan ‘evrensel tasarım’ anlayışı ile tasarımın, engelli, engelsiz, yaşlı, kadın, çocuk ayırmaksızın farklı biyolojik durum ve beceri seviyeleri göz önünde bulundurularak tüm kullanıcılar tarafından eşit ve kolay kullanım sağlayacak şekilde oluşturulmasının gerektiği savunulmaktadır.

Uzun bir süredir toplum içerisinde kabul görmeyen, günümüzde hala sorunları tam anlamıyla çözüme ulaşmamış olan engelli bireyler, toplum tarafından ihtiyaçlarına kendileri cevap veremeyen, bir başkaları tarafından yardıma muhtaç olan, acınması ve merhamet edilmesi gereken güçsüz ve aciz bireyler olarak değerlendirilmektedirler. Bu bakış açısı sonucunda engelli bireyler, onlardan bir şey beklenilmeyen, üretkenlik göstermeyen bir sınıf olarak değerlendirilerek evlerinde yaşamaya mahkûm bırakılmaktadır. Toplumun engellilere yönelik bu düşünce ve davranışın asıl nedeni, engelli bireylerin birisine muhtaç olması değil, yapılı çevrenin onların da kullanımına yönelik düzenlenmemesi nedeniyle bir başkasına muhtaç olmak zorunda bırakılmasıdır.

Kentsel mekânların, toplumun tek bir sınıfına göre tasarlanması, engellilerin ve onlar gibi özel gereksinimi olan bireylerin, kent içerisinde konutundan başlayarak tüm fiziksel ve çevresel mekânlarda ve bu mekânlara ulaşımında birçok engelle karşılaşmalarına neden olmaktadır. Kentlerin, araç ulaşımı öncelikli, yaya erişimini engelleyici şekilde planlanması, toplu taşımada engellilere yönelik birbirleriyle bağlantılı olmayan kopuk ve lokal bazlı çözümlere gidilmesi, bozuk yüzey döşemeli yollar, güvenlik önlemi alınmayan alt yapı çalışmaları, düzensiz kaldırımlar, standartlara uygun olmayan kent mobilyalarının kullanılması gibi durumlar engelliler dahil kentte yaşayan her bireyin yaşamını zorlaştırmaktadır.

Kentsel mekânlardaki eksik ve yanlış düzenlemelere sosyal hizmetlerdeki eksikliklerin eklenmesi ile engeller katlanarak artmaktadır. Kentsel mekânlarda tek başına hareket edebilen engelli bireyler ile çok nadir karşılaşmaktadır. Bu durum bile engellilerin kentsel mekâna katılımının ne düzeyde olduğunu bir göstergesidir. Toplumda yaşayan her birey gibi engelliler de yaşamlarını sürdürebilmek için kentsel mekânlara ihtiyaç duyarlar. İstatistiksel oranlara bakılmaksızın, engellilerin de eşit haklara sahip ve özgür bireyler olarak toplum içerisinde yer almaları gerekmektedir. Buna bağlı olarak tasarımların her bireyin kullanımına yönelik yapılması gerekmektedir.

Şehir ve Bölge Planlama kenti bireylerin barınma, çalışma, eğitim, sağlık, alışveriş, dinlenme, dini ve kültürel tesis alanları vb. pek çok kentsel fonksiyonun mekânda dağılımına, şekillenmesinde ve bu kullanımların birbirleriyle olan bağlantılarının sistemli bir ulaşım ağı ile gerçekleştirilmesine yönelik kararlar veren ve politikalar üreten bir disiplindir. Bu anlamda, şehir planlama evrensel tasarım yaklaşımının ele alınacağı ve uygulanacağı en geniş ölçüğe sahip disiplin olarak görülmelidir. Kent ölçüğünde evrensel tasarımı güçleştiren bir unsur planlamaya yönelik konuların fonksiyonel çeşitliliğe sahip olmasıdır. Ancak, dezavantajlı tüm grupların kentsel hizmetlerden ve mekânlardan eşit olarak yararlanabilmelerinin ve toplumsal entegrasyonu sağlamanın en temel koşulu evrensel tasarım ilkelerinin planlamanın her aşamasında dikkate alınmasıdır.

Engelli bireylerin kimseye ihtiyaç duymadan yaşamsal ihtiyaçlarını ve aktivitelerini gerçekleştirirken damgalanmadan diğer bireylerle birlikte kentsel iç ve dış mekânları eşit olarak kolaylıkla kullanmaları ancak evrensel tasarım çerçevesinde bir planlama ile gerçekleşir. Bu bağlamda,

- ✓ Bireyin hareketini kısıtlayıcı unsurların bulunmaması,
- ✓ Standartlara uygun genişlikte alan kullanımlarının sağlanması,
- ✓ Özel ve kamusal alanlarda engellilere yönelik kullanımların bulunması,
- ✓ Yardıma ihtiyaç duymadan ulaşım ağı içerisinde dolaşım,
- ✓ Fiziksel ve çevresel mekânlarda engelli ve ailelerine yönelik tasarım öğelerine yer verilmesi gerekmektedir.

Ayrıca, engellilerin kentsel mekâna erişilebilirliğinin sağlanmasına ilişkin yasal düzenlemelerin, mevzuatın uygulanabilirliğinin artırılması ve denetlemenin gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Evrensel tasarım ilkeleri, karar vericiler, politikacılar ve uygulayıcılar tarafından planlamanın her aşamasında dikkate alınmalıdır. Kentsel yenileme ve dönüşüm projelerinde planlama ve tasarım yapılırken en üst ölçekten sokak-bina tasarım ölçüğüne kadar herkesi kapsayan düzenlemeler yapılmalıdır. Damgalamaya ve ayrımcılığa neden olan ötekileştiren kurumsallaşma uygulamalarından (engelli için ayrı okullar, parklar, otobüsler ve bina girişleri gibi) mümkün olduğunca kaçınılmalıdır. Engelli çocukları topluma dâhil edebilmenin en temel koşulu herhangi bir engeli bulunmayan diğer çocuklarla birlikte eğitim alabilmelerinin sağlanmasıdır. Aynı kurum içinde vakit geçirme ve eğitim alma imkânı bulan engelli çocuklar böylece herhangi bir ayrımcılığa maruz kalmadan insan haklarının bir gereği olan eşit eğitim alabilme hakkından yararlanabilmiş olacaklardır. Özetle, şehir planlama ile evrensel

tasarım ilkelerinin entegrasyonunun sağlanmasıyla, fiziksel ve duyuşal açıdan farklılığa sahip her bireyin kentsel mekân kullanımlarından eşitlikçi, kapsayıcı ve bütünleştirici bir şekilde yararlanma hakları sağlanmış olacaktır.

Kahramanmaraş Kent Merkezi içerisinde belirlenen çalışma alanını öncelikli olarak üst ölçekte ele aldığımızda; kuzeyden orman güneyden tarım alanları ile sınırlanmış olan Kahramanmaraş kentinin makroformu doğu batı yönünde lineer bir şekilde gelişim göstermektedir. Bu doğrultuda kent, araç sirkülasyonuna yönelik kararlar içeren planlama anlayışı ile büyüme ve gelişim göstermektedir. Kentsel mekânların evrensel tasarım odaklı düzenlenmesinde tam anlamı ile başarılı bir sonuç elde edilebilmesi ancak kent bütününde insan odaklı bir planlama anlayışı ile gerçekleşebilir. Kent içerisinde alt merkezler oluşturulmalı ve bu alandaki kentsel mekânlar evrensel tasarım standartları doğrultusunda düzenlenmelidir. Yerleşim alanları içerisinde alt merkezlere toplu taşıma sistemleri oluşturulmalı bu toplu taşıma sistemleri kentin bütününe hizmet veren genel bir toplu taşıma ağı ile bütünleştirilmelidir. Kentsel mekânlar her ne kadar evrensel tasarım yaklaşımı ile düzenlenmiş olsalar da kullanıcıların kendi başlarına bu alanlara ulaşımalarının gerçekleştirilemediği noktada başarılı bir tasarım yapılamamış demektir. Evrensel tasarım anlayışı çerçevesinde, kentsel mekânlarda yaya odaklı bir planlama anlayışı benimsenmeli, kentte yaşayan bütün bireyler tarafından engelsiz ve kesintisiz olarak erişim sağlanmalıdır.

Kahramanmaraş Kent Merkezinden pilot bölge olarak belirlenen çalışma alanı kentin genelinin kullanım etkisinde bulunmaktadır. Evrensel tasarım kriterleri kapsamında dolaşım ve sirkülasyon sistemlerinin kullanımı (kaldırımlar, rampalar, merdivenler, yaya geçitleri, bina girişleri), ulaşım sistemlerinin kullanımı (toplu taşıma durakları, otoparklar), kentsel mobilyaların kullanımı (oturma elemanları, çeşme, çöp kutusu, levhalar, aydınlatma elemanları, bankamatik ve bilet satış makineleri), işaret-işaretleme ve yön bulma olanakları olarak dört ana başlıkta değerlendirilmiştir.

Dolaşım ve sirkülasyon sistemlerinin kullanımının evrensel standartlar doğrultusunda değerlendirilme sonucunda; kaldırım alanlarında görme engellilerin bastonları ile rahatlıkla takip edebilecekleri yol düzenlemelerinin sadece bazı alanlarda yapılmış olduğu, bu düzenlemelerde de yer yer deformeler ya da herhangi bir engel ile kesintilerin olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca kaldırım alanları içerisinde en önemli sorunun ise ağaç diplerindeki eksik düzenlemeler olduğu saptanmıştır. Kaldırım seviyesinden aşağıda kalan ağaç dipleri çevresinde herhangi bir duyumsanabilir

düzenleme yapılmaması nedeniyle alan kullanımında tehlike arz etmektedir. Kaldırımlardaki 10 m'den fazla olan açıklıklarda ise hissedilebilir yüzey döşemeleri ile yol takibi düzenlemeleri hiç bir alanda bulunmamaktadır. Evrensel tasarım standartlarının genişlik, yükseklik ölçüleri, kaymaz pürüzsüz zemin döşeme kriterlerini sağladığı tespit edilmiş olan kaldırımlarda bu gibi eksikliklerin olması sağlıksız ve yetersiz kullanımlara neden olmaktadır. Birbiri ile bağlantılı bütünlük oluşturacak şekilde görme engelliler için yol düzenlemeleri, zemin ile zıt renkte hissedilebilir yüzeyler ve ağaç diplerinin tehlike arz etmeyecek şekilde, kaldırım düzenlemelerindeki eksikliklerin giderilmesi gerekmektedir. Bunun sonucunda evrensel tasarım standartlarının tam olarak sağlandığı mekânlarda eşitlikçi kullanımlar sağlanmış olacaktır.

Yeterli aydınlatma, genişlik – eğim ölçü ve kaymaz zemin döşemeleri kriterlerini sağlayan rampalarda ise taşıt izi ile birleştiği noktalarda yüksekliklerin bulunması evrensel tasarım standartlarına aykırı en önemli unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Evrensel tasarımın 'hata için tolerans' ilkesi kapsamında çalışma alanı içerisindeki bu rampaların taşıt izi ile birleştiği noktalarda gerekli düzenlemeler yapılmalıdır. Eşitlikçi kullanıma ters düşen tasarım öğesi olan merdivenlerde; basamak öncesinde, merdivenler arası sahanlıklarda ve merdiven bitiminde hissedilebilir kabartmalı yüzeylerin bulunmadığı, basamaklarında kaymaz şeritlerin kullanılmadığı ve 300 cm'den geniş olanlarda ortasına tırbazan yerleştirilmediği tespit edilmiş olup kapsayıcı, bütünleştirici ve eşitlikçi bir kullanım sağlanması amacıyla merdivenlerin standartlara uygun eğim ve genişlik ölçülerinde rampalara dönüştürülmesi gerekmektedir.

Yaya geçitlerinin standartlara göre değerlendirilmesi sonucunda bazı alanlarda yıpranmış olmasına rağmen genelinde taşıt yolundan farklı hissedilebilir yüzeylerin kullanıldığı, aydınlatmalarının yeterli düzeyde yapılmış olduğu, yeterli geçiş süresinde okunması ve algılanması kolay trafik ışıklarının kullanıldığı tespit edilmiştir. Alan içerisinde yaya sirkülasyonunun devamlılığında önemli geçiş noktaları olan yaya geçitlerinin tasarımın basit ve sezgisel şekilde olması ilkesi doğrultusunda ışık kontrollü yaya geçitlerinde trafik işaret lambalarında ışık, yaya figürü, kabartmalı ve sesli uyarı işaretlerinin bulunmaması, yeterli geçiş süresini uzatabilmek için sensörlü sistemlerin kullanılmaması ve üstten ve ayırt edilebilir nitelikte aydınlatmanın yapılmaması gibi standartları sağlamayan eksikliklerinin giderilecek şekilde tekrardan düzenlenmesi gerekmektedir.

Yapıların eski olması nedeniyle kriterlerin çoğunluğunu sağlamayan bina girişlerinin özellikle eşitlikçi kullanım sağlanmasına yönelik kaldırımdan itibaren engelsiz ve basamaksız, duyumsanabilir kesintisiz yönlendirme çizgileri kullanılmış, giriş sahanlığının minimum ölçüleri sağlayan kriterler doğrultusunda yeniden düzenlenmesi gerekmektedir.

Çalışma alanı içerisindeki ulaşım sistemlerinin standartlar doğrultusunda değerlendirilmesi sonucunda; toplu taşıma duraklarının minimum yükseklikte üstü örtülü düzenlenme, yeterli aydınlatma, kaymaya karşı dayanıklı zemin, işaret ve bilgilendirme levhalarının yükseklik kriterlerine uygun olarak düzenlenmiş olduğu tespit edilmiştir. Evrensel tasarımın algılanabilir bilgi, basit ve sezgisel kullanım ve bireyin çevreden hoşnutluğu ilkeleri çerçevesinde kapalı duraklardaki bilgilendirme panolarının dokunsal göz hizasında, harfleri iri puntolu olacak şekilde güzergâh planı ve toplu taşıma araçları için tarife ve kabartmalı şehir haritaları içerikleri ile düzenlenmesi gerekmektedir. Çalışma alanı içerisindeki otoparklarda standartlar doğrultusunda yeterli sayıda engellilere yönelik park yerlerinin ayrılması ve bu alanların yön gösteren engelli levhaları ve zeminde engelli park yeri işaretleri ile belirtilmesi gerekmektedir.

Çalışma alanı içerisindeki kentsel mobilyaların standartlar doğrultusunda değerlendirilmesi sonucunda; oturma elemanlarının standartlara uygun oturma ve sırt yüksekliklerinde, tekerlekli sandalye kullanıcılarının rahatlıkla yaklaşabileceği şekilde basamaksız ve sert zeminler üzerinde düzenlenmiş olduğu tespit edilmiştir. Ancak standartları tam anlamıyla sağlayabilmesi için evrensel tasarımın basit ve sezgisel kullanım ilkesi doğrultusunda oturma elemanlarının bulunduğu alanlarda zeminde duyumsanabilir renk doku farklılıklarının yapılması gerektiği saptanmıştır. Çöp kutularının hepsinin standart ölçülerde, uygun alanlara konumlanmış olduğu tespit edilmiştir. Çeşmelerin çoğunun standartlardaki musluk yüksekliğini sağlıyor olmasına rağmen zemine basamaklı olarak konumlandırılmış olduğu görülmüştür. Bu şekildeki basamaklı düzenlemeleri ile kullanım alanları kısıtlanmış olan çeşmeler sadece belirli kullanıcılara hizmet vererek evrensel tasarımın eşitlikçi kullanım ilkesine aykırılık teşkil etmektedir. Çalışma alanı içerisindeki levhalar ve aydınlatma elemanları minimum yükseklik ölçülerine göre uygun alanlara konumlandırılmış bulunmaktadır. Alan içerisindeki bankamatik, bilet satış makineleri ve telefon kulübelerinde de, çeşmelerde olduğu gibi zeminden yüksekte basamaklı konumlandırmalar yapılmış olduğu tespit edilmiş olup bu şekilde konumlandırılmaları ile diğer kriterleri sağlamalarına rağmen herkes için kullanım durumunun imkânsızlaştığı görülmektedir. Çalışma alanı içerisinde

işaret, işaretleme ve yön bulma olanakları kapsamında bilgilendirme araçlarına rastlanmamıştır.

Sonuç olarak kentsel mekânların, evrensel tasarım kapsamında kullanımlarının sağlanabilmesi için tasarım öğelerinin her bir kriteri ayrı ayrı sağlıyor olması gerekmektedir. Standartlar içerisindeki bütün kriterleri sağlayıp, kırılma noktası özelliğinde olan tek bir kriterin dahi sağlanmadığı durumlarda o tasarım öğesi her kullanıcı için kullanım özelliğini kaybetmektedir. Bu durum sonucunda; evrensel tasarımın temelini oluşturan tasarımın bütün kullanıcılar tarafından kapsayıcı ve bütünlüğü olarak kullanılmasına yönelik tasarlanmasını savunan 'herkes için tasarım' ilkesi yerine getirilememektedir.



KAYNAKLAR

- Aközer, E., 2007, Özgürleştirilen Tasarım, *TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi Bülteni* eki "Dosya, 4 (46), 7-9.
- Albert, B., 2004, Disability KaR briefing note: The social model of disability, human rights and development, September.
- Alkan Meşhur, H. ve Çakmak, B. Y., 2018, Universal design in urban public spaces: the case of Zafer Pedestrian Zone/Konya-Turkey.
- Alkan Meşhur, H. F. ve Tekin, M., 2018, Evrensel Tasarım Yaklaşımının Şehir Planlama Disiplini Bakış Açısı ile Değerlendirilmesi, *Online Journal of Art and Design*, 6 (5).
- Anonim, 2014 Kahramanmaraş (Merkez) İlave ve Revizyon İmar Planı Araştırma ve Değerlendirme Raporu *İller Bankası Anonim Şirketi Mekânsal Planlama Dairesi Başkanlığı, Ankara.*
- Aslan, M. ve Şeker, S., 2011, Engellilere yönelik toplumsal algı ve dışlanmışlık (Siirt Örneği).
- Aykal, F. D., Yılmaz, A. ve Çelik, S., 2017, Kent Parklarının Erişilebilirliği Üzerine Bir Araştırma: Van Dilek Doğan Kent Parkı Örneği, *Mühendislik Bilimleri ve Tasarım Dergisi*, 5, 29-40.
- Barnes, C. ve Oliver, M., 1993, Disability: A sociological phenomenon ignored by sociologists, University of Leeds, p.
- Barnes, C., 2011, Understanding disability and the importance of design for all, *Journal of accessibility and design for all*, 1 (1), 55-80.
- Baykan, D., 2014, Yerel yönetimler için kadın dostu kent planlaması ve tasarım ilkeleri kitabı, *Ankara, Uzerler Matbaacılık.*
- Bekci, B., 2011, Fiziksel Engelli Kullanıcılar İçin En Uygun Ulaşım Akşlarının Erişebilirlik Açısından İrdelenmesi: Bartın Kenti Örneği, *Bartın Orman Fakültesi Dergisi*, 14 (1. Special Issue), 26-36.
- Berkün, S., 2016, Avrupa Kentsel Şartı'nın kentlerdeki özürü ve sosyo-ekonomik bakımdan engellilere yönelik ilkeleri ve Bursa kentinde kamu kurum ve kuruluşlarının erişilebilirliği, *Aksaray Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 8 (1), 61-72.
- Cavington G.A. ve Hannah, B., 1997, Access bydesign, *New York, Van Nostrand Reinhold.*
- CUD, 1997, The principles of universal design, *Raleigh,NC: North Carolina State University.*
- Çağlar, S., 2012, Engellilerin erişebilirlik hakkı ve Türkiye'de erişebilirlikleri, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 61 (2), 541-598.
- Çakmak, N. M., 2006, Türk Kamu Hukuku Açısından Engellilerin Hukuki Statüsü, *Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.*
- Çelik, Ö., 2013, Mekansal Planlama Ve Tasarım Sürecinde Engellilik, *Fen Bilimleri Enstitüsü.*

- Demirkan, H., 2011, Tasarım Eğitiminde Herkes için Tasarım Yaklaşımı: Tasarım Deneyimleri ve Uygulamaları, *Herkes için Tasarım Müfredatı Geliştirme Çalıştayı, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir*, 16-17.
- DİE, 2002, Türkiye özürllüer araştırması, *Özürllüer İdaresi Başkanlığı, Devlet İstatistik Enstitüsü, Ankara*.
- Dikmen, Ç. B., 2011, Avrupa Kentsel Şartı Ulaşım Ve Dolaşım İlkeleri Kapsamında Engellilerin Kentsel Alan Ve Yapılara Erişebilirliklerinin Sorgulanması: Yozgat Örneği, *Engineering Sciences*, 6 (4), 838-858.
- Dolap, H. K., 2016 Evrensel tasarım ve sürdürülebilirlik kavramlarının Braun Prize ödülleri üzerinden analizi, *Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, İstanbul*.
- Dostoğlu, N., Şahin, E. B. ve Taneli, Y., 2009, Evrensel Tasarım Tanımlar Hedefler İlkeler.
- Duman, Ü., 2017, Evrensel tasarımın kamusal yapılarda engelliler için önemi: KKTC İçişleri bakanlığı binasının incelenmesi, *Yüksek Lisans Tezi, Lefkoşe*.
- Enginöz, E. B. ve Şavlı, H., 2016, Examination of accessibility for disabled people at metro stations.
- Evcil, A. N., 2015, Herkes için tasarım Evrensel Tasarım, 144.
- Eyüpoğlu, Z., 2008 Kentsel mekanların bedensel engelliler tarafından kullanılması, *Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi İstanbul*.
- Goldsmith, S., 1997, Designing for the disabled: The new paradigm, *Architectural Press, Oxford*.
- Gören, A. B., 2016, Mimariden Din Hizmetlerine: Din Hizmetlerinde “Evrensel Tasarım, *Dokuz Eylül Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi* (43), 285-304.
- Güngör, M., Bolat, A., Cengiz, Hüseyin ve Arslan, N., 2011, Özürllüere yönelik teknolojik düzenlemeler, *BTK, Sektörel Araştırma ve Stratejiler Dairesi Başkanlığı, Ankara*.
- Hacıhasanoğlu, I., 2003, Evrensel tasarım, *Tasarım+ Kuram*, 2 (3), 93-101.
- Hanson, J., 2004, The inclusive city: delivering a more accessible urban environment through inclusive design.
- Harvey, D., 2013, Asi şehirler: şehir hakkında kentsel devrime doğru, Metis Yayınları, p.
- İşeri, Y., Kanbur, Y., 2008, “İnsan Hakları ve Özgürlükleri Bağlamında Engelliler ve Örgütlenmesi”, *Birikim Dergisi*, 229, 30-35.
- Kaplan, H. ve Öztürk, M., 2004, Engelliler, Kamu mekanı ve engelsiz tasarım: Kamusal iç mekanlarda irdelenmesi için bir çerçeve, *Planlama Dergisi*, 2, 67-74.
- Kaplan, H., 2007, Kentsel mekânların erişebilirliğini ve okunaklığını sağlamada kentsel tasarımın bir bileşeni olarak engelsiz tasarım. Tasarım ve özgürlük: Engelli insanlar ve herkes için tasarım, , *TMMOB, Türkiye Mühendisler ve Mimarlar Odası Başkanlığı, Ankara*.
- Kara, B., 2016, Türkiye’de Engelli Bireylerin Yasal Hakları Ve Uygulamadaki Yeri, *The Journal of Academic Social Science Studies*, 48, 249-260.

- Kavak, M., 2010, Evrensel tasarım yaklaşımı bağlamında kamusal mekanlar: Harbiye Kongre Vadisi örneği, *Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimler Enstitüsü*, İstanbul.
- Keleş, R., 1980, Kentbilim terimleri sözlüğü, *Ankara*, Sevinç basımevi, p.
- Keleş, R., 1990, Genel kavram ve tanımlar, kentleşme politikaları, *İmge Kitapevi*, İmge Kitapevi, p.
- Koca, C., 2010, Engelsiz Bir Şehir Planlaması Bilgilendirme Raporu, *İstanbul*.
- Kose, S., 1998, From barrier-free to universal design: an international perspective, *Assistive technology*, 10 (1), 44-50.
- Lefebvre, H., 2013, Kentsel devrim, Sel Yayıncılık, p.
- Meşe, İ., 2014, Engelliliği Açıklayan Sosyal Model Nedir?, *Sosyal Politika Çalışmaları Dergisi* (33).
- Okur, N. ve Erdugan, E., 2010, Sosyal haklar ve özürllüer: Özürllülük modelleri bağlamında tarihsel bir değerlendirme, *II. Sosyal Haklar Ulusal Sempozyumu (SHUSII 2010) 4-5-6 Kasım 2010 Denizli*, 23, 2012.
- Olguntürk, N., 2007, Evrensel tasarım: Tüm yaşlar, farklı yetenekler ve çeşitli insanlık durumları için tasarım, *TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi Bülteni*, 46, 10-17.
- Olkin, R. ve Pledger, C., 2003, Can disability studies and psychology join hands?, *American Psychologist*, 58 (4), 296.
- Özarıslan, A., 2010, Bir üniversite yerleşkesinde engelsiz mekan düzenlemesi yapılabırlılığının irdelenmesi, Yüksek Lisans, *Gazi Üniversitesi*, Ankara.
- Özdingiş, N., 2007, İstanbul kent parklarının bedensel özürllüer açısından değerlendirilmesine yönelik bir araştırma, *Fen Bilimleri Enstitüsü*.
- Özgökçeler, S. ve Alper, Y., 2010, Özürllüer Kanunu'nun Sosyal Model Açısından Degerlendirilmesi*/An Assessment of The Turkish Disability Act in View of Social Model, *Business and Economics Research Journal*, 1 (1), 33.
- ÖZİDA, 2005, II. Özürllüer Şurası, Yerel Yönetimler ve Özürllüer, Şura Kararları. Ankara, TC Başbakanlık Özürllüer İdaresi Başkanlığı, Nurol Yayıncılık: 295.
- Palabıyık, H., 2004, Avrupa Kentsel Şartı, Avrupa Konseyi Yerel ve Bölgesel Yönetimler Kongresi Anlaşmaları, *Birleşik Yayınları, İzmir*, 197-253. .
- Parlak, B. ve Ökmen, M., 2008, Kuramdan uygulamaya yerel yönetimler: ilkeler, yaklaşımlar ve mevzuat, *Bursa*, Alfa Aktüel, p.
- Patır, Ç., 2012, Özürllülük olgusunun tarihsel sürecinde 1980 sonrası söylem ve politikaların küreselleşme ortamında hayata geçirilebilirliği üzerine bir tartışma: Türkiye örneği, *Atılım Üniversitesi*, Ankara.
- Pektaş, E. K. ve Akın, F., 2010, Avrupa Kentsel Şartları Perspektifinde Bir Kentli Hakkı Olarak" Katılım Hakkı" ve Türkiye, *Afyon Kocatepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 12 (2), 23-49.
- Sevük, M. S., 2012, Evaluation Two Shopping Centers In The Light Of Principles Of Universal Design, *METU, Graduate School of Natural and Applied Sciences, Program of Architecture* Ankara, 14-58.
- Seyyar, A., 2011, Sosyal siyaset açısından özürllülüğe karşı mücadele, *İstanbul*, Türdav, p. 280.

- Seyyar, A., 2015, Dünya’da ve Türkiye’de Engelli Dostu Sosyal Politikalar, *İstanbul. Rağbet Yayınları*.
- Sirel, B., Boyacıgil, O., Duymuş, H., Konaklı, N., Altunkasa, F. ve Uslu, C., 2012, Çukurova Üniversitesi yerleşkesi açık alanlarının fiziksel engelliler bakımından ulaşılabilirliğinin değerlendirilmesi, *Çukurova Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 27 (1), 53-72.
- Snider, H. ve Takeda, N., 2008, Design for all: implications for bank operations, *The Word Bank*, 3,4.
- Şenel, A., 1996, İnsanlık Tarihi Boyunca İnsan Hakları Demokrasi İlişkisi, *İzmir Barosu İnsan Hakları Hukuku ve Hukuk Araştırmaları Merkezi Yayını, İzmir*.
- Tandoğan, O., 2017, Evrensel tasarım kavramı ve kentsel peyzaj ile ilgili örnekler üzerinden değerlendirilmesi, *Namık Kemal Üniversitesi, Tekirdağ*, 53.
- Tate, D. G. ve Pledger, C., 2003, An integrative conceptual framework of disability: New directions for research, *American Psychologist*, 58 (4), 289.
- TDK, 2005, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara: 689-892.
- Tipi, B. Ç., 1998, Engelliler için mimari düzenlemeler, *İstanbul*.
- TOHAD, 2014, Mevzuattan uygulamaya engelli hakları izleme raporu 2013, *Toplumsal Haklar ve Araştırmalar Derneği, Hermes Tanıtım Ofset Ltd. Şti, Ankara*.
- Toplu, A., 2009, Sosyal dışlanma perspektifinde Türkiye’de özürlü istihdamı, *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü, Ankara. TÜİK (2010). Özürülülerin Sorun ve Beklentileri Araştırması*.
- True, E. M. ve TÜREL, H. S., 2013, Yapılı çevrelerin fiziksel engelliler yönüyle kullanılabilirliği: İzmir Kenti Örneği, *Artium*, 1 (1).
- TÜİK, 2011, Tuik İstatistik Kurumu Verileri *Ankara*.
- Total, O., 2016, Yaşlılık, Yaşam Çevresi ve Evrensel Tasarım, *Yaşlılık Disiplinlerarası Yaklaşım, Sorunlar, Çözümler (Edit: Velittin Kalınkara) Ankara, Nobel Akademik Yayıncılık Eğitim Danışmanlık Tic. Ltd. Şti*, 489-507.
- URL1, https://www.rehabilitasyon.com/makale/Engellenmislik__Eng-2_CZCqC0_52, [Erişim Tarihi:20.04.2018].
- URL2, <https://humancentereddesign.org/universal-design/history-universal-design>, [Erişim Tarihi:20.04.2018].
- URL3, <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.5378.pdf>, [Erişim Tarihi:20.04.2016].
- URL4, <http://www.yasadikca.com/engellilige-yaklasim-modelleri-5651#> Elçin, [Erişim Tarihi:16.09.2016].
- URL5, https://www.ideadata.org/tables30th/ar_4-3.xls, [Erişim Tarihi:16.09.2016].
- URL6, <http://slideplayer.biz.tr/slide/12029630/>, [Erişim Tarihi:22.10.2017].
- URL7, http://www.ttb.org.tr/mevzuat/index.php?option=com_content&view=article&id=686:engeller-haklarına-k-slee&Itemid=36, [Erişim Tarihi:14.07.2019].
- URL11, <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2005/07/20050707-2.html>, [Erişim Tarihi:20.04.2016].

- URL16, <http://www.ncsu.edu>, [Erişim Tarihi:02.04.2018].
- URL17, <http://universaldesign.ie/What-is-Universal-Design/The-7-Principles/7-Principals-.pdf> [Erişim Tarihi: 04.06.2018].
- URL18, <http://slideplayer.com/slide/10388092/>, [Erişim Tarihi: 06.06.2018].
- URL19, <https://www.canadianarchitect.com/architecture/quadrangle-architects-universal-design-awards/1003736901/>, [Erişim Tarihi: 04.06.2018].
- URL20, <http://www.cascocontractors.com/wp-content/uploads/2016/08/150723211606-05-ada-wheel-chair-entrance-ramp-super-169.jpg>, [Erişim Tarihi: 04.06.2018].
- URL21, <https://universaldesignmeetstheexit.com/principle-5-tolerance-for-error/>, [Erişim Tarihi: 04.06.2018].
- URL22, <https://withnews.jp/article/>, [Erişim Tarihi: 04.06.2018].
- URL23, <http://tuesdaysat7.myblog.arts.ac.uk/2015/03/03/inclusivity-and-universal-design/>, [Erişim Tarihi: 04.06.2018].
- URL24, <https://www.guidedogs.org.uk/services-we-provide/technology/>, [Erişim Tarihi: 05.06.2018].
- URL25, <http://www.worldbank.org/en/news/feature/2015/12/03/for-persons-with-disabilities-accessible-transport-provides-pathways-to-opportunity>, [Erişim Tarihi: 05.06.2018].
- URL26, <https://www.mobilityideas.sg/blog/more-pedestrian-crossings-overhead-bridge-lifts-for-the-elderly-and-disabled/>, [Erişim Tarihi: 04.06.2018].
- URL27, <https://www.iied.org/people-disabilities-struggle-malawis-cities>, [Erişim Tarihi: 04.06.2018].
- URL28, <http://tuesdaysat7.myblog.arts.ac.uk/2015/03/03/inclusivity-and-universal-design/> [Erişim Tarihi: 04.06.2018].
- URL29, <https://www.theguardian.com/cities/2018/feb/14/what-disability-accessible-city-look-like> [Erişim Tarihi: 04.06.2018].
- URL30, http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/SGB/tr/Pdf/20160204_120835_5643_1_88338.pdf [Erişim Tarihi: 04.06.2018].
- URL31, <https://kahramanmaras.bel.tr/kesfedin/kahramanmarasin-cografyasi>, [Erişim Tarihi: 04.06.2019].
- URL32, <https://www.sosyaldeyince.com/iller/kahramanmaras-ili-tanitimi-t983.0.html> [Erişim Tarihi: 14.06.2019].
- Uslu, A. ve Güneş, M., 2017, Engelsiz Kentler-“Herkes İçin Erişilebilir Kentler”, *Uluslararası Peyzaj Mimarlığı Araştırma Dergisi*, 30-36.
- Uslu, A. S., N., 2014, Kentsel peyzajda engelli/yaşlı birey için bağımsız hareket olanağı ve evrensel tasarım kavramı, *Kastamonu Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, 14 (1), 7-14.
- WHO, 2011, Dünya Engelliler Raporu, *Dünya Sağlık Örgütü, Cenevre, İsviçre*.
- Winter, J. A., 2004, Toplumsal Bir Sorun Çözümleyici Olarak Özürlü Hakları Hareketinin Gelişimi, *Öz-Veri Dergisi*, 1 (2), 341-356.

Zajadacz, A., 2015, Evolution of models of disability as a basis for further policy changes in accessible tourism, *Journal of Tourism Futures*, 1 (3), 189-202.



ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı : Merve (BÜYÜKSAKALLI) TEKİN
Uyruğu : T.C.
Doğum Yeri ve Tarihi : Vezirköprü/SAMSUN-26.03.1987
Telefon : 0506-4287594
Faks : -
E-Posta : eledoga@hotmail.com

EĞİTİM

Derece	Adı	İlçe	İl	Bitirme Yılı
Lise	: Atatürk Lisesi,	Onikişubat,	Kahramanmaraş	2004
Üniversite	: Selçuk Üniversitesi,	Selçuklu,	Konya	2012
Yüksek Lisans	: Konya Teknik Üniversitesi,	Karatay,	Konya	2019

İŞ DENEYİMLERİ

Yıl	Kurum	Görevi
2014-Halen	Onikişubat Belediyesi	Şehir Plancısı

UZMANLIK ALANI

Şehir ve Bölge Planlama

YABANCI DİLLER

İngilizce

BELİRTMEK İSTEĞİNİZ DİĞER ÖZELLİKLER

YAYINLAR

Alkan Meşhur, H.F. and **Tekin, M.**, 2018, “Evrensel Tasarım Yaklaşımının Şehir Planlama Disiplini Bakış Açısı ile Değerlendirilmesi”. OJAD Online Journal of Art and Design, volume 6, issue 5 (Special issue), December 2018, pp: 94-111. (Tarandığı veri tabanları: DAAI-Design and Applied Arts Indeks, EBSCOHOST-Art & Architecture Source).