

Yaşlılık ve yaş dostu kentler: Eskişehir

OSMAN TUTAL¹ ve BERNA ÜSTÜN¹, Anadolu Üniversitesi

Öz

Erişilebilirlik ve kullanılabilirlik, yapılaşmış çevrenin ve gündelik yaşama katılımın ön koşuludur. Her insanın yaş, cinsiyet, din, dil, ulus veya bedensel ya da zihinsel vb. yeterlilik ayırımı gözetilmeksizin yapılaşmış çevreye ve gündelik yaşama katılımı ancak erişilebilirlikle sağlanmaktadır. Bu çalışma, yaşlılıkta yaşam kalitesinin değerini artırmak için sağlık, katılım ve güvenlik olanaklarını en iyi şekilde kullanma süreci olarak nitelenen aktif yaşlanma ve yaş dostu şehirler kavramına temellenmektedir. Yaşlıların kent ve kentsel mekânla ilişkilerini temel almakta olan bu çalışma Eskişehir kentini Yaş Dostu Şehirler açısından analiz edip değerlendirmektedir.

Anahtar kelimeler: Yaşlılık, yaş dostu kentler, Eskişehir

Elderliness and age friendly cities: Eskişehir

Abstract

Accessibility and usability are prerequisites for the built environment and participation in the daily life. Regardless of age, sex, religion, nation, or physical/mental ability diversions, participation in the constructed environment and daily life can be ensured by accessibility. This study is based on active ageing, which is the process of optimizing opportunities for health, participation and security in order to enhance quality of life as people age, and age friendly cities. This study, based on elderly people's interactions with city and urban space, also analyzes and evaluates Eskişehir by Age Friendly Cities.

Keywords: Ageing, age friendly cities, accessibility, Eskişehir

Giriş

Yaşlılık, hangi disiplinde nasıl tanımlanırsa tanımlansın, hangi yaş gruplarını içine alırsa alsın, nerede ve nasıl yaşanırsa yaşansın yaşam alanının sınırlandığı bir dönemi ifade etmektedir. Bu dönemde ortaya çıkan yetersizlikler yaşlıların günlük aktivitelerini, hareket alanlarını ve sosyal ilişkilerini olduğu kadar etkileşimde oldukları çevrenin boyutunu da çeşitli düzeylerde sınırlandırmaktadır. Üstelik *modern toplumlarda birey sosyal hayata ve ekonomik hayata katılmak üzere bağımsız olarak hareket edemiyorsa o bireyin topluma tam olarak katılım sağlayabileceği de düşünülemez. Özellikle bağımsız hareket edebilme yönünde kısıtlılıkları bulunan bireyler sosyal, kültürel, ekonomik, politik, dini hayata diğer insanlardan farklı olarak daha az katılım sağlamak durumunda kalmaktadırlar* (Anon, 2000). Hâlbuki gündelik yaşama sağlıklı ve güvenli bir şekilde katılım, etkileşimde oldukları yapısal çevreye erişilebilirliği sağlandığı ölçüde dahil olabilen herkes için sosyal ilişkilerin sürdürülebilmesi açısından

¹Yrd.Doç.Dr., Anadolu Üniversitesi, Müh.Mim.Fak., Mimarlık Bölümü, Eskişehir
otutal@anadolu.edu.tr / bustun@anadolu.edu.tr

da büyük önem taşımaktadır. Yaşlıların var olan sosyal ve toplumsal bağlarını sürdürülebilir ve yeni ilişkiler kurabilmeleri, herkesle birlikte eşit bir şekilde kullanabilecekleri erişilebilir güvenli bir yaşam çevresinde gerçekleşmektedir. Kaldı ki erişilebilirlik, hangi insanlık durumunda bulunursa bulunsun her insanın gündelik yaşama katılması sırasında, bina iç mekânlarından kentsel dış mekânlara kadar uzanan yapılaşmış çevreye zorluk çekmeden, herkesle birlikte eşit şekilde ulaşabilmesini ve bu çevreyi kullanabilmesini ifade etmektedir (Anon, 2003). Erişilebilirlik bu anlamda gündelik yaşama katılımın zeminini de oluşturmaktadır ve kent için ayrı bir anlam kazanmaktadır.

Bu durum, farklı toplumsal ve mekânsal süreçler doğrultusunda kentsel mekânların kullanılabilirliğini ve yaşanabilirliğini artırmakta, yapılaşmış çevreye olduğu kadar toplumsal yapıya katılımı da teşvik etmektedir. Katılım, BM Yaşlı İlkeleri temel öncelikleri arasında da yer almakta ve *toplumla ilişkilerin sürdürülmesi, refah düzeylerini doğrudan etkileyecek politikaların hazırlanması ve uygulanması aşamalarına aktif yer alma, bilgi ve becerilerin genç kuşaklar ile paylaşılması, topluma hizmet etmek için çeşitli fırsatlar geliştirilmesi ile kendi ilgi ve yeteneklerine uygun etkinliklere gönüllü olarak dahil olma ve hizmet edebilme* ilkelerine temellenmektedir (Anon, 2008). Kaldı ki, bir deneyim süreci olarak değerlendirilen yaşlılığın sağlık, güvenlik ve katılım olanaklarının sürekliliği ile birlikte düşünülmesi de gerekmektedir. Böylece sağlıklı ve aktif yaşlanma için uygun zemin de hazırlanmış olacaktır. Bu zeminin hazırlanmasına yönelik yaklaşımlar, son yıllarda Dünya Sağlık Örgütü (WHO) tarafından dünya gündemine taşınarak, ülkeler hatta kentler düzeyinde yapılaşmış çevrenin ve yaşlı nüfusun aktif yaşlanma (*active ageing*) sürecindeki yeri ve yeterlilikleri tartışılmaktadır. Bu yüzden, çalışmanın bundan sonraki bölümünde bu tartışmanın kavramsal konusunu oluşturan **aktif yaşlanma** ve **yaş dostu şehirler** konularına yer verilecektir. Materyal ve yöntem açıklandıktan sonra Yaş Dostu Şehirler rehberinde yer alan mimarlık ve kent eksenindeki ölçütler (*dış mekânlar ve binalar, ulaşım ve barınma*) bağlamında Eskişehir kentinin aktif yaşlanma sürecindeki yeri belirlenmeye çalışılmaktadır. Son yıllarda ulaşım, konut ve dış mekânlara yönelik düzenlemelerle kentin yaşam kalitesini artıran politikaların yanı sıra, Herkes için Tasarım (*Design for All*) yaklaşımıyla da yaşanabilir kentler arasında ön plana çıkarmaktadır. Başbakanlık Özürlüler İdaresinin Özürlü Dostu Belediyeler Ulaşılabilirlik alanında Onur Ödülünü de alan kent, bir kentin yaş dostu özelliklerini gerçekleştirmeye yönelik politikalarıyla bu çalışmanın mekânsal zeminini oluşturmaktadır. Bu çalışma ile elde edilen bulgular, Eskişehir'in diğer kentlerle yaş dostu özelliklerinin karşılaştırılmasını sağlarken, aynı zamanda yaş dostu engellerini de ortaya koyarak bir kentin yaşlılar ve potansiyel yaşlı herkes için hangi koşullarda daha yaşanabilir olacağını ortaya koyacaktır.

Aktif yaşlanma ve yaş dostu şehirler

İlk kez XX. yüzyılın son çeyreğinde dünya gündemine sunulan *aktif yaşlanma* kavramı, yaşlılıkta *yaşam kalitesinin değerini artırmak için sağlık, katılım ve güvenlik olanaklarını en iyi şekilde kullanmayı* temel almaktadır (Anonymous,

2002). Bir başka ifadeyle, her yaşlı bireyin toplum içinde aktif olma, aktif yaşlanma şansına ve hakkına sahip olmasını öngörmektedir. Yaşlılığı bir süreç olarak ele almakta ve bu süreçte, yaşlıların gündelik yaşama sağlıklı ve güvenli bir şekilde katılımlarını esas almaktadır. Bu yüzden, insanların yaşamları boyunca fiziksel, sosyal ve zihinsel durumlarının farkında olmalarını, gereksinim duydukları koruma, güvenlik ve bakım hizmetleri verilirken gereksinim, istek ve yeteneklerine göre topluma katılımlarını da sağlamaktadır. Bu süreçte temel koşulların (ekonomik, sosyal, çevresel, kişisel, davranışsal, sağlık) hazırlanması ise, yaşlıların gündelik yaşama katılımının başarısını fazlasıyla etkilemektedir. Dolayısıyla, kavramın terminolojisi içinde yer alan “aktif” kelimesi yalnızca fiziksel olarak aktif olma ya da işgücüne katılım anlamında değil, devam etmekte olan sosyal, ekonomik, kültürel, dini ve birey olmayla ilgili sürece katılımı da kapsamaktadır. Katılım şekli ve düzeyi farklı olmakla birlikte, yaşlılığın hemen her döneminde bu katılımın gerçekleşmesi yaşlı nüfusu birey, grup ya da topluluk olarak aktif yaşlanma sürecine dahil edecektir. Bu süreçte *emekliye ayrılmış, hasta ya da yetersizliği bulunan yaşlılar bile, ailelerine, akran ya da emsallerine, topluma aktif katkı sağlayıcı olarak kalabilirler. Kaldı ki aktif yaşlanma, sağlıklı yaşam beklentisini ve insanın zayıf, engelli ya da bakıma gereksinim duyduğu yaşlarda bile herkes için yaşam kalitesini uzatmayı amaçlamaktadır* (Anonymous, 2002). Aktif yaşlanma, bu haliyle yaşlıların zamanla işlevsiz kalan rollerin yerine yenilerini üstlenme ve topluma sağlıklı bir şekilde katılımlarını sürdürme ihtiyacında olduklarını ileri süren aktivite kuramı ile paralellik gösterir. Aktivite kuramında da *katılım, benlik duygusunu pekiştirmekte ve etkileşimde oldukları çevre aracılığıyla sosyal düzenin sürmesine yardımcı olmaktadır* (Morgan, 1998:185).

Aktif yaşlanmada temel koşullar, farklı etkenlerle birlikte kişisel, ailevi ya da ulusal belirleyicilere bağlı olarak oluşmaktadır. Bu belirleyiciler, her ne kadar yalnızca yaşlıların sağlık ve yaşam kalitesine vurgu yapsa da herkesin potansiyel yaşlı ve engelli adayı olduğu düşünüldüğünde aslında her yaştaki insanın sağlığı için gerekli olan belirleyicileri içermektedir. Belirleyicilerden biri ya da birkaçının zaman zaman gerçekleşse de süreci doğrudan etkilediğini ifade etmek her zaman mümkün değildir. Bu nedenle süreç, kimi zaman belirleyiciler arasındaki karşılıklı etkileşimlerden, kimi zaman da belirleyicilerin farklı etkenlerle olan etkileşimiyle boyut kazanmaktadır. Aktif yaşlanma sürecini etkileyen tüm bu faktörler yaşam içine yerleştirilip onun vazgeçilmez bir parçası olmaya başladıkça yapılaşmış çevre herkesin eşit koşullarda ulaşabildiği ve katılım sağlayacağı bir yaşam alanına dönüşmektedir. Bu alan, aktif yaşlanma kavramına temellenen ve Dünya Sağlık Örgütü'nün 2005 yılında gündemine aldığı yaş dostu şehirler projesi ile yaşanabilirlik adına farklı nitelikler kazanmaktadır. İlk kez *2005 yılı XVIII. Dünya Gerontoloji ve Geriatri kongresinde gündeme sunulan ve aktif yaşlanma kavramıyla birlikte anılan proje, yaşlı insanların yaşam kalitesini yükseltmek için sağlık, katılım ve güvenlik fırsatları ya da olanaklarının en iyi şekilde değerlendirilmesi süreci olarak nitelenmektedir* (Anonymous, 2008).

Proje, aslında gelişmiş ülkelerin yaşlı nüfuslarının geleceği için hazırladıkları politikalarla da örtüşmektedir. Özellikle gelişmiş Avrupa ülkeleri ve A.B.D., hazırladıkları yasalarla yaşlıların aktif yaşlanabilme ya da gündelik yaşama katılım düzeylerini artırmakta, buna karşın mevzuat ve yapılaşmış çevre açısından alt yapısını hazırlamamış diğer ülkelerde bu katılım çok sınırlı kalmaktadır. Üstelik başta barınma ve ulaşım alanında olmak üzere yaşlıların ve diğer yetersizliği olanların gündelik yaşama katılımını sağlamak amacıyla yapılan düzenlemeler, Türkiye’de olduğu gibi, uygulamada tavsiye niteliğinde kalan standartlara uygun yapılmadığı ya da hatalı çözümlerle hayata geçirildiği için yaşlılarla birlikte yetersizliği bulunan herkesi engellerle ve ayrımcılık uygulamalarıyla karşı karşıya bırakmaktadır. Üstelik *yardımcı araç/gereçlerle ya da onlarsız hareket edebilen yaşlı veya engellilerin yapılaşmış çevre ve ulaşım kaynaklı sorunlarına (toplu taşıma araçlarına duyulan gereksinim, taşıma ücretleri, sürücülerin ve insanların tutumu, merkez ve kamusal alanlara ulaşabilirli) kentin karar verme mekânizmalarında yeterince temsil edilmeme de eklenince yapılan hukuki düzenlemelerin etkisiz ve yetersiz kalması kaçınılmaz olmaktadır* (Barrett, 2003). Dolayısıyla, bu alanda yapılan hukuki düzenlemelerin mevzuat ve standartlardaki şekliyle uygulandığından bahsetmek mümkün gözükmezken, yıllardan beri yasalarda yer almasına rağmen uygulanamaması ise, politikalarındaki çelişkiyi açıkça ortaya koymaktadır.

Bu durum, geçen yüzyılın son çeyreğinden itibaren bir öncelik haline dönüşen kullanıcı-yapılaşmış çevre ilişkisi açısından da bir ikilem yaratmaktadır. Hukuki düzenlemeler her ne kadar ülkemizde yeterince uygulamaya geçirilemese de sürdürülebilir kentsel gelişme anlayışı ve ilkelerini planlama, kentsel tasarım, mimarlık ve endüstriyel tasarım alanına taşımaya devam etmektedir. Özellikle sosyal bilimler alanında yaygınlık kazanan “yaşam kalitesi” kavramı, ekonomik, eğitim ve iş olanakları, aile yapısı ve sağlık alanı yanında toplumun tamamının kullanımına yönelik yaşam çevresi ve sosyal yaşama katılım koşullarının iyileştirilmesini temel almaktadır. Tam da bu noktada mimarlık ve kent, aktif yaşlanma kavramını temel alan ve ülkemizin de dâhil olduğu *yaş dostu şehirler projesini*, yaşlılıkla ilgili politikalarda yer alan diğer sorumlular gibi kendi gündemine taşıyarak, bu alanda özellikle erişilebilirlik konusunda bu güne kadar başarılı olamadığı rahatlıkla söylenebilen sorumluluk alanına bir yenisini daha eklemektedir.

Proje, aralarında Türkiye ile birlikte 22 ülke yönetimiyle imzalanan protokol çerçevesinde İstanbul’un da yer aldığı 33 şehirde gerçekleştirilerek bu şehirleri; *sosyal katılım, saygı ve sosyal katılım, kamusal katılım ve istihdam, iletişim ve bilgi, toplum ve sağlık hizmetleri* gibi ölçütler yanında bu çalışmanın da konusu olan *dış mekânlar ve binalar, ulaşım ve konut* başlıkları altında ele almakta ve değerlendirmektedir (Anonymous, 2007). Yaş dostu şehirler projesi, yetersizliği olanlar için bina iç mekânlarından kentsel dış mekânlara, hatta kenti çevreleyen doğa parçasına kadar zincirleme bir yapı gösteren yapılaşmış çevreye erişilebilirlik konusunda da rehberlik etmektedir. Proje, evrensel tasarımın (*Universal Design*) ilkelerini de yaşlılar için temel ölçütler olarak değerlendirmekte, özellikle algılanabilir bilgiyi yaşlılar için

temel ölçütlerden biri olarak kabul ederek çevre koşullarından ve kullanıcının duyu yetilerinden bağımsız olarak kullanıcıya etkili bir şekilde iletilecek bilgi ve mesajın algılanabilirliği ve okunabilirliğini mümkün kılmaktadır (Aslaksen, F., 1997). Özellikle yaşlılık nedeniyle yaşadığı çevreden izole olan yaşlılar için, gündelik yaşama dahil olabilecekleri yapılaşmış çevre ile sistemlerini herkesle birlikte kullanabilen, gündelik yaşama davet ve dahil edilen bir sürecin zemini de hazırlanmaktadır. Dolayısıyla, yaş dostu şehirler projesi ile hızla yaşlanan dünya nüfusu için şehirlerin herkese uygun hale getirilip gelecek nesillere de yol gösterecek bir kent yaşamına ev sahipliği yapması beklenmektedir.

Materyal ve Yöntem

Bu çalışma, aktif yaşlanma kavramına temellenen yaş dostu şehirler rehberinde yer alan ve yaşlıların gündelik yaşama sağlıklı ve güvenli bir şekilde katılımını temel alan mimarlık ve kent eksenindeki ölçütleri (*dış mekânlar ve binalar, ulaşım ve barınma*) Eskişehir kenti için değerlendirmeye ve kentin aktif yaşlanma sürecinde yerini belirlemeye çalışmaktadır. Değerlendirmeler, kente özgü ya da yaşlılığa özgü farklı açılımlarla yapılmakta, mekânsal analizler mevzuat ve standartlara (5378 sayılı Kanun, 3194 sayılı İmar Kanunu, TS 9111, TS 12460, TS 12576) göre yapılmaktadır. Odak grup olarak belirlenen 60 yaş üstü yaşlılardan oluşan ve her grupta 60, toplam 180 yaşlı ile yapılan görüşmelerle de gündelik yaşamda mimarlık ve kent ekseninde memnuniyet duyulan durumlar ve karşılaşılan sorunlar belirlenmeye çalışılmaktadır. Görüşmeler, Eskişehir kentinde yaşlı bir kişi olarak yaşamının değerlendirilmesi ve kentin yaş dostu özellikleri ile engellerini belirlemeye temellenmekte ve içerik çözümleme yöntemi ile değerlendirilmektedir.

Bulgular ve Tartışma

Avrupa Kentsel Şartı'nda yapılaşmış çevreye katılımın gerçekleşebilmesi için *kentlerin, herkesin her yere erişebilirliğini sağlayabilecek şekilde tasarlanması, bütün ticari, idari ve kamu binaları; sosyo-kültürel, spor, sağlık ve dini faaliyetler; sokaklar; kamu alanları; kültürel, sosyal ve diğer aktivitelerin herkes için erişilebilir olması gerektiği vurgulanmaktadır* (Anon, 2007A). Bu çalışma, kenti Avrupa Kentsel Şartı ve Global Yaş Dostu şehirler rehberinde yer alan ve yaşlıların gündelik yaşama sağlıklı ve güvenli bir şekilde katılımını temel alan ölçütlerden;

- Dış mekânlar ve binalar,
- Ulaşım,
- Konut

olarak ele almaktadır.

Dış mekânlar ve binalar

Kentteki dış mekânlar ve binalar yaş dostu şehirler projesindeki ölçütler² açısından değerlendirildiğinde;

² Bu konuda ayrıntılı bilgi için bakınız: Checklist of Essential Features of Age-friendly Cities, WHO

- Kamusal alanlar, özellikle yayalaştırılmış bölgeler düzenli olarak temizlenmekte, peyzaj elemanları ve kentsel mobilyalarla desteklenmekte ve geceleri de güvenli kullanımları sağlanmaktadır,
- Yeşil alanlar ve dış mekândaki oturma elemanları yeterli sayıda ve bakımlı olmasına rağmen yeşil alanların erişebilirlikleri tam anlamıyla sağlanamamaktadır. Erişebilirlik, hem yeşil alanlara hem de yeşil alanlar içinde yer alan servislere ulaşabilme, mekânı kullanabilme, mekândaki aktivitelere katılabilme vb. olarak değerlendirildiğinde 60 yaş ve üzeri yaşlılar kent genelinde yeşil alanlara rahat bir şekilde ulaşamamaktadır.
- Kaldırımlar erişilebilir (engelsiz) olarak düzenlenmekte, bakımları yapılmakta ve kentsel mobilyalarla kullanım olanakları artırılmaktadır. Yayalaştırılan bölgeler ya da araç kullanımının sınırlandırıldığı alanların sayısı ve büyüklüğü artırılmakta, erişilebilir daha büyük güvenli alan yayaların kullanımına sunulmaktadır.
- Taşbaşı yayalaştırma bölgesindeki parlak yüzeyli zemin kaplama malzemeleri dışında kaldırımlarda dokulu ve parlak olmayan döşeme malzemeleri kullanılmaktadır. Özellikle yaya bölgelerinde bina cephelerine yakın alanlarda düz yüzeyli, ortada ise kaldırım taşı kullanılması yolun orta bölümünü kullanan ve denge problemi yaşayan yaşlıların kullanılabilirliğini olumsuz etkilemektedir. Kaldırımlar, tekerlekli sandalyelilerle birlikte yayaların geçebileceği genişlikte planlanmakta ve inşa edilmektedir. Böylece, tekerlekli sandalyelilerle birlikte diğer yayaların da rahatlıkla yürümesi sağlanmaktadır. Kaldırımlardan yol seviyesine inişler, herkes için erişebilirliği sağlayan uluslararası standartlara uygun rampa ve uygun malzemelerle gerçekleştirilmekte, bu durum yaşlılar, engelliler, bebek arabalı anneler ve hatta tekerlekli sandalyelilerin erişebilirliğini kesintiye uğratmadan sürdürmelerini kolaylaştırmaktadır.
- Yaya geçitleri, farklı engel gruplarının güvenli bir şekilde kullanabileceği görsel ve sesli uyarı sistemleri ile desteklenmekte, yaya-taşıt yolu ilişkisi rahat ve güvenli bir şekilde kurulabilmektedir. Yaya geçiş noktalarındaki geçiş süreleri ise, yetersizliği bulunan kişilerin de rahatlıkla karşıya geçişlerine olanak sağlayacak şekilde düzenlenmektedir.
- Sürücüler, kavşak noktalarında ve yaya geçitlerinde yayalara yol vermekte ve trafik kurallarını ihlal etmekten kaçınılmaktadırlar.
- Kentin uygun kesitli yolları üzerinde yer alan bisiklet yolları, kaldırımlar ve diğer yaya yürüyüş yollarından kot farkları, refüj ve işaretlerle ayrılmakta, kendi içinde yapılan düzenlemelerle güvenli bir sürüş parkuruna dönüştürülmektedir.
- Dış mekân güvenliği sokakların aydınlatmaları ile sağlanmakta, dış mekânlar polis güvenlik noktaları, hareketli asayiş ekipleri ve kentin kamusal mekânlarında yer alan kameralar aracılığıyla kontrol edilmekte ve güvenliği artırılmaktadır.

- Kentin tek ve küçük bir merkeze sahip olmasından dolayı kentsel servisler merkezde bir arada ve erişilebilir yürüme mesafesinde bulunmaktadır. Bu yüzden birbirleriyle ilişkilenebilir, genellikle çarşı merkezli kullanımlar erişilebilirlik mesafeleri içinde sağlanabilmektedir.
- Hizmet gişeleri gibi özel tüketici servis düzenlemeleri kimi zaman mahalleler düzeyinde hizmet sağlamakta, kimi zaman da şubeler olarak alt merkezlere kadar götürülerek yetersizliği olan kişilerin kat edebilecekleri mesafeler azaltılmaktadır. Büyük alışveriş merkezlerinde yaşlıların da dahil olduğu yetersizliği olan kişiler için hizmet veren özel kasalar ya da ödeme noktaları, yetersizliği bulunanların kuyruklarda uzun süre ayakta kalmalarını engellemektedir.
- Büyük alışveriş merkezleri dışındaki kamusal kullanımı olan binaların tamamına yakını otopark, bina girişi, tuvaletler, merdiven, asansör ve rampalar açısından erişilebilir ve kullanılabilir özellikler taşımamaktadır.
- İç ya da dış mekândaki kamusal tuvaletler yeterli sayıda olmadığı gibi, niteliksel açıdan değerlendirildiğinde de gerek mekânsal kalite, gerek sunduğu işlevsellik ve gerekse mimari donanımları açısından yetersiz durumdadırlar. Öyle ki 1990 yılında kabul edilen ve günümüz gereksinimlerine göre revize edilmesi gereken “Halka veya Müşterilere Açık WC’lerin Sınıflandırılması ve Özellikleri” isimli standardın koşullarını bile sağlamaktan uzaktırlar. Herkes için kullanılabilirliği olmayan bu tür tuvalet mekânlarında yardımcı araçlarla yürüeyen engelliler, yaşlılar, ya da tekerlekli sandalye kullanan kişilerin tuvalet ihtiyaçlarını gidermesi de mümkün gözükmemektedir.
- Alışveriş merkezleri, kafeterya ve restoranlar ile camilere ait olan tuvaletler ayrı tutulursa kent merkezinde yer alan genel kullanım amaçlı iki tuvalet yapısı erişilebilir olmadığı gibi herhangi bir engelinin kullanabileceği bir düzenlemeye de sahip değildir. Özellikle son dönemde yapılan Neo ve Espark gibi alışveriş merkezlerinin tuvaletleri tasarımları, erişilebilirlikleri, kullanılabilirlikleri, mimari ve teknik donanımları, işlevsel çeşitlilikleriyle tuvalet gereksinimlerini herkes için konforlu bir şekilde karşılamaktadır. Bunun dışında Eskişehir’de yer alan kamusal kullanımı olan yapıların tuvaletleri başta erişilebilirlik olmak üzere engellilerin ve yaşlıların tuvalet gereksinimlerini karşılayacak tasarım özelliklerini maalesef bünyesinde barındırmamaktadır.

Yaş dostu şehirler projesinin ölçütlerinden bağımsız olarak Eskişehir kentindeki kamusal kullanımı olan açık alan ve yapıların herkes için kullanılabilirliğine yönelik mekânsal analizler yapılmıştır. Analizler, kamusal kullanımı olan idari, ticari, sağlık, sosyo-kültürel, spor, dini ve ulaşım yapılarında gerçekleştirilmiş, kentteki 5 idari/yönetim, 12 ticari, 21 sağlık, 9 sosyo-kültürel ve 35 dini yapısı olmak üzere toplam 82 yapının herkes için erişilebilirlik ve kullanılabilirlikleri tespit edilmeye çalışılmıştır.³

³ Bu konuda daha ayrıntılı bir çalışma için bakınız: Tural, O., (2006), Bedensel Yetersizliği Olan Bireylerin Kamusal Kullanımı Olan Mekânlara ve Sosyal Yaşama Erişilebilirlik Açısından Katılımı, Anadolu Üniversitesi tarafından desteklenen Bilimsel Araştırma Projesi, Eskişehir

İdari yapılar

Araştırma kapsamında idari yapılar grubunda bulunan beş yapının (*Hükümet Konağı, Emniyet Müdürlüğü, Büyükşehir Belediyesi, Odunpazarı Belediyesi ve Tepebaşı Belediyesi*) mekânsal analizi yapılmış, yapıların dış mekânla ilişkilerinde, özellikle yol ve kaldırım ilişkilerinde standartlara uygun parçacıl çözümlere rastlansa da yapıların hiçbirinde iç-dış erişilebilirliği yeterli düzeyde bulunmamıştır. Bütün yapılar doğal zeminden yükseltilerek inşa edilmişler, bina zemin kotuyla doğal zemin kotu arasında farklı düzeylerde oluşan kot farkları için getirilen çözümler standartlara uygun olmadığı gibi parçacıl olmaktan da öteye gidememiştir. Yaşlılar ve yetersizliği bulunanlar için katlar arası erişilebilirliği ve kullanılabilirliği olan yalnızca üç idari yapıda asansör saptanmıştır. Özellikle Büyükşehir Belediyesinin dış mekânda standartlara uygun olmasa da rampayla başlayan, iç mekânda tekerlekli sandalyeliler için de düşünülmüş turnike geçiş sistemi ve kat asansörü yanında belediye başkanının makam odasına kadar ulaşımı sağlayan platform asansörü farklı çözümlerin birlikteliği açısından dikkat çekici bulunmuştur.

Giriş mekânlarında zemin kaplama malzemelerinin genellikle parlak ve düz yüzeyle oluşu atmosferik etkiler açısından olumsuz bulunmuştur. Özellikle güvenlik ve yönlendirme açısından önemli mekânlardan biri olan iletişim noktaları bütün binalarda algılanabilir olarak nitelendirilmiştir. Erişilebilirlik adına yapılan parçacıl girişimlere ve bazılarında rastlanan başarılı uygulamalara rağmen hiçbir idari yapıda standartlara uygun engelli tuvaletine rastlanmamıştır.

Ticari yapılar

Kent bütününde büyük ölçekli olarak kabulü yapılmış ticari yapılardan tamamının işlevleri gereği bir otoparka sahip oldukları ya da yürüme mesafesi içinde bir otoparkla ilişkilendikleri tespit edilmiştir. Özellikle son iki yılda açılan Carrefour-Sa, Koçtaş ve Espark gibi kentin önemli büyük ticaret yapıları dışında engelli otoparkına rastlanmamıştır. Giriş-çıkış yönlendiricileri, aydınlatmaları, engelli otoparkı, otopark çizgileri vb. standartlar açısından bu üç ticari yapı dışındakiler standartlardan uzak bulunurken, otopark yapı ilişkisi de başarısız bulunmuştur. Giriş mekânının erişilebilirliği, giriş kapısının kullanılabilirliği ve girişlerin engelsiz olması bakımından ticari yapılar erişilebilirlik standartlarına uyarken, yapıların tamamında iç-dış mekân arasında bulunan kot farkının standartlara uygun olarak çözümlenmiş olması, alışveriş sonucu taşıdıkları eşyalarla engelli duruma düşen herkes için bina girişlerini engel olmaktan çıkarmıştır. Alışveriş yerlerinde yaygın olarak kullanılan girişlerdeki kontrol amaçlı turnikeler ile kasalar arasındaki yetersiz geçiş mesafeleri yalnız tekerlekli sandalyeliler için değil yaşlılar ve yetersizliği olan diğer kullanıcılarla birlikte alışveriş yapanlar için bile kullanılabilirlikten uzak bulunmuştur.

Ticari binalar iç ve dış mekânının aydınlatılması açısından başarılı bulunmuş, bütün ticari yapıların alışveriş mekânlarında kullanılan zemin kaplamaları ise yetersizliği bulunanlar açısından doğal ve suni ışığı yansıtıcı, kontrastlıktan uzak ve kaygan bulunmuştur. Bina girişlerinin atmosferik etkilere açık olduğu

durumlarda bu tür malzemeler yalnızca bedensel yetersizliği bulunanlar için değil herkes için tehlike oluştururken, A.Ü. Migros örneğinde olduğu gibi bina giriş mekânının arkad gibi yarı açık ya da büyük saçaklarla örtüldüğü durumlarda mat ve dokulu malzemelerin kullanıma daha uygun olduğu tespit edilmiştir. Düşey sirkülasyonda merdivenler ya da yürüyen merdivenlerin standartlara uygun oluşu, tekerlekli sandalyelilerin bir üst ya da alt kota ulaşmalarına bir katkı sağlamamış, birden fazla katı bulunan 7 alışveriş merkezinden 5 tanesinde bu ulaşımın asansörlerle birlikte sağlandığı tespit edilmiştir.

Ticari yapılardan son dönemde yapılan yalnızca iki tanesinde herkes için erişilebilirliği olan tuvaletlere ve bebekli olmalarından dolayı engelli konumunda olan anneler için emzirme ve çocuk altı değiştirme odalarına rastlanmıştır. Analizi yapılan ticari yapılardan ikisinde ise, tuvalete rastlanmamıştır. Buna karşın, danışma ve bilgilendirme mekânları ile ticari yapıların doğası gereği farklılaşan mekânları, yer/mahal/reyon isimleri ve yönlendiricileri algılanabilir bulunmuştur.

Sağlık yapıları

Araştırma kapsamında mahallelere göre dağılım gösteren yirmi bir sağlık yapısının mekânsal analizi gerçekleştirilmiştir. Yapılarından sekiz tanesinin kendi yerleşim alanı içinde bir otoparkı tespit edilmiş, ancak bu otoparklar yönlendiriciler, aydınlatma ve engelli otoparkı açısından yetersiz görülmüştür. Buna karşın, 11 sağlık yapısının otopark için uygun alana sahip olduğu ve yapılacak küçük müdahalelerle standartlara uygun otoparkların rahatlıkla düzenlenebileceği görülmüştür. Toplu taşıma araçlarıyla ulaşım istendiğinde ise, sağlık yapılarının ana güzergahlar üzerinde ya da onlara yürüme mesafesinde oldukları belirlenmiştir. Bina girişleri, özellikle iç-dış arası kot farkına yönelik standartlara uygun olmayan çözümlerden dolayı 21 sağlık yapısından 19'u erişilebilirlik açısından yeterli bulunmamıştır. Bu kategoride incelenen sağlık yapılarından iki ve daha fazla katlı olanların hiçbirinde bir asansöre de rastlanmamıştır.



Fotoğraf 7-8. Sağlık yapılarında erişilebilirliğin sağlanamadığı iki örnek.

Dış mekânda zemin kotuyla bina zemin kotu arasında ortaya çıkan kot farkları üç sağlık yapısında rampa ile birlikte çözülmüştür. Rampalar, eğim ve donanım açısından standartlar dışındadır. Eğer bina içine ulaşılmışsa iç mekânda bütün sağlık yapılarında işlevi ve donanımları uygun olmasa da bir

iletişim mekânının var olduğu görülmüştür. Yapıların iç mekânlarına farklı döşeme kaplamalarının (anti bakteriyel kaplama malzemeleri, seramik esaslı malzemeler vb.) uygulandığı görülmüş, yaygın kullanılan karo mozaik kaplama malzemelerinin ticaret yapılarında olduğu gibi kaygan ve tehlike yaratmadığı tespit edilmiştir. Merdivenler, standartlara uygun korkuluk ve küpeşte boyutları, kaplama malzemeleri ve aydınlatmaları açısından yeterli bulunmuştur. Mekânsal analizi yapılan sağlık yapıları arasında yalnızca bir tanesinde engelli tuvaletine rastlanmış, ancak bu mekânın erişilebilirlikten uzak olduğu saptanmıştır.

Sosyo kültürel yapılar

Sosyo kültürel yapı kategorisinde kentte aktif kullanımı olan 9 yapının mekânsal analizi gerçekleştirilmiştir. Bu analizler erişilebilirlik açısından değerlendirildiğinde, bazı yapıların kendi bünyelerinde bir otoparka sahip olduğu, bazılarının ise yürüme mesafesi içinde bir otoparkla ilişkilendiği saptanmış, buna karşın otoparkların kullanılabilirliğinde standartlar açısından yetersizlikler görülmüştür. Bu yetersizliklere paralel olarak hiçbir sosyo kültürel yapının otoparkında ya da ilişkilendiği otoparkta standart bir engelli otoparkına rastlanmamıştır. Toplu taşıma araçlarıyla ulaşımın yapılması durumunda da durak-kaldırım ilişkisi ya da kaldırım-bina ilişkisinde ortaya çıkan kot farklarının çözülmemesi tekerlekli sandalyelilerin de içinde bulunduğu yetersizliği olan kişileri daha bina kapısına ulaşmadan ulaşım problemleriyle karşı karşıya getirmiştir. Tekerlekli sandalyelilerin kullanımını engellemeyen giriş ve kapıların bulunduğu bina girişlerinde, kullanılabilirlik açısından herhangi bir probleme rastlanmamış, iç-dış arası ya da kendi iç mekânında oluşan kot farklarının çözümsüzlüğü nedeniyle binaların biri dışında erişilebilir olmadığı ortaya çıkmıştır. Özellikle sinema ve tiyatro yapılarında görülen erişilebilirlik problemlerine kültür merkezi, gençlik merkezi ve kongre merkezlerinin yanı sıra müzeler ve sergi salonlarında da rastlanmıştır. Kimi yapılarda yalnızca yapı içinde, kimilerinde ise dış mekânda ortaya konan çözümler yapıların bir bütün olarak erişilebilirliğini sağlamakta yetersiz kalmıştır. Tekerlekli sandalyeliler kadar yaşlıların da rahatlıkla kullanabileceği standartlardaki kat asansörleri ya da platform asansörleri ile engelli tuvaletleri iç mekânda gerçekleştirilen çözümlerden bazıları olarak tespit edilmiştir.

İç mekândaki çözümler binanın kullanılabilirliği için her ne kadar erişilebilirlik problemlerini ortadan kaldırıyor da erişilebilirlik problemlerinin binaya girmeden başladığı durumlarda yetersizliği olan kişilerin kendi kendilerine iç mekâna girmelerinin mümkün olmadığı ya da bir refakatçi ile bile çok zor olduğu saptanmıştır. Yapıların yol mekânıyla ilişkisinde standartlara uygun olmayan çözümler ağırlık kazanırken, yalnızca bir yapıda standartlara uygun engelli tuvaletine rastlanmıştır. Bilgilendirme amaçlı yer/mahal isimleri ise genellikle uygun ve algılanabilir nitelikte bulunmuştur.

Dini yapılar

Çalışma kapsamında, önemli bir etkileşim mekânı ve gündelik yaşama katılım alanı olan dini yapıların yaşlılar ya da yetersizliği bulunanlar açısından erişilebilirliği ve kullanılabilirliği de belirlenmeye çalışılmıştır. Çalışmaya konu olan dini yapıların seçiminde kullanım yoğunluğu ve kentteki mekânsal dağılımı dikkate alınmıştır. Mekânsal analizler ibadet mekânı, abdest alma ve tuvalet mekânları dikkate alınarak yapılmış, kentteki toplam 187 dini yapı içinden mescit ve inşa edilenler dışındaki 175 dini yapı arasında %20 örneklem ile 35 dini yapı üzerinden gerçekleştirilmiştir. Yerinde yapılan gözlem ve tespitlerde, yapıların herkes için, özellikle de potansiyel kullanıcıları olan yaşlılar için kullanılabilir olup olmadıkları, uygun olmayanların erişilebilir ve kullanılabilirlik açısından uyarlanabilirliği de saptanmıştır.⁴

Dini yapıların yer seçiminde topografik yapının erişebilirliği önemli derecede belirlediği görülmüştür. Düz alanda inşa edilenler biçimsel ve işlevsel yaklaşımlardan dolayı yükseltılarak merdivenli hatta asansörlü hale dönüştürülmüş, eğimli alanlarda inşa edilenlerde ise, tasarım hataları nedeniyle erişilirlik ve kullanılabilirlik sağlanamaz hale gelmiştir. Bu olumsuz durumun genellikle mimari projelerin ilgili dini tesis alanı verilerine göre hazırlanmayışından kaynaklandığı tespit edilmiştir. Bununla birlikte, daha önce bir başka dini tesis için çizilen projelerin dönüştürülerek uygulanışı, arazisine uygun tasarım yapılmaması ve dini tesis yapımını talep eden ilgili kurum ve kuruluşların bu olumsuzluklara neden olan geleneksel dini tesis biçimleri ya da modellerini tercih etmesi erişilirlik ve kullanılabilirlik düzeyini düşürmüştür.

Mekânsal analizler, ibadet yapılarının açık alanlarının (avlu) buldukları yapı adalarının kaldırılmalarıyla hemzemin bağlantılarının bulunduğunu ya da bu ilişkinin kurulmasında uyarlanabilirliğin bulunduğunu göstermiştir. Yapıların 22 tanesinde hemzemin bağlantının sağlandığı, 12 tanesinde bu bağlantı için uyarlanabilir özellikler taşıdığı ve yalnızca 1 tanesinin için böyle bir bağlantının olmadığı tespit edilmiştir. Mekânsal analizi yapılan dini yapılarda, özellikle açık alan (avlu) ile ibadet ana mekânı arasında ciddi kot farklarının bulunduğu görülmüştür. Bu durum kimi camilerde standartlara uygun olmayan asansör ya da rampalar yapılarak aşılmaya çalışılsa da bu tür parçacıl çözümlerin kullanılabilirliği etkilediği ve çözümün tasarım aşamasında yapılması gerektiğini ortaya koymuştur. Yalnızca 3 ibadet yapısında avlu ile ibadet ana mekânı arasında engelsiz bir ilişki bulunmuş, 19 yapının ise, uyarlanabilir nitelikte özellikler taşıdığı tespit edilmiştir. Analiz, gözlem ve tespitlerde abdest alma mekânı ile yan işlevler kullanılabilirlik açısından basit müdahalelerle uyarlanabilir bulunmuş, erişebilirlik ve kullanılabilirlik açısından en büyük problemlere tuvaletlerde rastlanmıştır. Avlu kotunun altında yer alan 10 tuvaletin erişilebilir ve kullanılabilirliği için kapsamlı müdahalelere gereksinim duyulmuş, diğer tuvaletler için sınırlı müdahalelerin yapılması gerektiği öngörülmüştür.

⁴ Bu konuda daha ayrıntılı bir çalışma için bakınız: Tural, O., (2007), Yaşlılık ve İbadet Mekânlarının Yaşlılar Açısından Kullanılabilirliği, IV. Yaşlılık Kongresi, Ankara

Abdest alma ve tuvalet mekânı ibadet öncesi kullanım yoğunluğu olan ancak ibadet mekânıyla ilişkisine göre genel kullanıma da açık mekânlardır. Bu yüzden, yalnızca ibadet yapısını kullananlar için değil dini tesisin kentsel konumuna göre de genel kullanıma sahiptirler. Kentsel mekânın ciddi ama sınırlı düzeyde ele alınan sorunlarından biri olan temiz su kullanımı ve tuvalet ihtiyacının giderilmesinde dini tesislerin bu mekânlarına başvurulduğuna sıklıkla rastlanmıştır. Dolayısıyla bu mekânların kullanılabilirlikleri yalnızca ibadet edenler açısından değil herkesin kullanılabilirliği açısından değerlendirilmiştir.

Mekâna ilişkin analizler, gözlem ve tespitlere göre ibadet yapılarının abdest alma ve tuvalet mekânlarında genellikle iki önemli düzenleme dikkat çekmiştir. Birincisi, abdest alma mekânlarının avlu zemin kotundan daha yüksekte ve ikincisi, tuvalet mekânının avlu zemin kotundan daha alçakta yapılması. Her iki düzenlemede de erişilebilirlik ve kullanılabilirlik sağlandığı sürece özellikle yaşlılar için problemler ortadan kalkmıştır. Buna karşın, abdest alma mekânlarındaki avluyla hemzemin kullanılabilirliği olan 4 örnek dışında 5 tanesinin erişilebilirlik ve kullanılabilirlik açısından uyarlanamayacak kadar tasarım hatası barındırdığı, kalan 26 tanesinin ise, basit müdahalelerle herkes için erişilebilir hale geleceği dikkat çekmiştir. Abdest alma mekânlarında genellikle uygun zemin malzemeleri kullanılmaması atmosferik etkileri yaşlılar için tehlikeye dönüştürmüştür. Tuvaletlerde de durum farklı değildir. Tuvaletlerin hiç birinde standartlara uygun mekânsal düzenlemelere rastlanmazken, engelli tuvaleti olarak nitelenen tekil birkaç örnekte de kullanılabilirliğin olmadığı görülmüştür. Özellikle bedensel yetersizliği olan kişilerin ya da yaşlıların tuvalet kullanımını kolaylaştıran klozet ve tutamaklarla yeterli hareket alanı barındıran tuvalet büyüklüklerinin bulunmaması en sık rastlanan kullanılabilirlik problemleri olmuştur. Konumlanmada sıklıkla, kot farklarıyla erişilebilirliği sağlayan merdivenlerin genellikle atmosferik etkilere açık, tutamaksız, dar kesitli, döner basamaklarla düzenlenmiş olduğuna rastlanmıştır. Döşeme malzemelerinde iç mekânda su ve dış mekânda atmosferik etkilere uygun malzemelerin kullanılmaması, özellikle kış aylarında bu mekânların kullanılabilirliğini yaşlılar için tehlikeli hale getirmiştir.

Bununla birlikte, dini yapı tuvaletlerinden yalnızca 2 tuvaletin avlu mekânı ile hemzemin olduğu, 10 tuvaletin kesinlikle uyarlanamaz ve 23 tuvaletin de basit müdahalelerle uyarlanabilir olduğu görülmüştür. Avlu ile aralarında 1-2 basamak kot farkı bulunan tuvaletlerin rampalarla bile erişilebilirliğinin sağlanacağı tespit edilmiş, 3 ve daha fazla basamaktan oluşan kot farklarında da erişilebilirlik adına uyarlanabilir durumlar gözlenmiştir.

İdari, ticari, sağlık, sosyo-kültürel ve dini yapıları kullanan kişilerle yapılan görüşmelerde tespit edilen kentin yaş dostu özellikleri ve engelleri ise Çizelge 1'de özetlenmiştir.

Ulaşım

Kent, yaş dostu şehirler projesine dahil olan kentlerin verileriyle ortaya çıkan ulaşım ölçütleri açısından değerlendirildiğinde;

- Kentteki toplu taşıma ücretleri istikrarlı, açıkça belirlenmiş ve karşılanabilmelidir. Yaşlılar ve engelliler için tramvay ve otobüslerde indirimler uygulanmakta, hatta 2022 sayılı yasa gereği 65 yaş ve üzeri olanlar serbest kartlarıyla seyahat etmektedirler.

Çizelge 1. İdari, ticari, sağlık, sosyo-kültürel ve dini yapıları kullanan kişilerle yapılan görüşmelerde tespit edilen kentin yaş dostu özellikleri ve engelleri

Dış mekânlar ve binalar	Dış mekânlar ve binalar
<ul style="list-style-type: none"> • Yaş dostu özellikler -Yerel yönetimlerin kente yönelik sağladığı hizmetler (ulaşım, çevre düzeni vb.), -Yeni yapıların eskilere oranla daha erişilebilir olması, -Kent merkezindeki yollar, kaldırımlar ve rampaların kullanıma uygun olması, -Kent merkezinde ve Porsuk kıyısında dinlenme mekânlarının bulunması, -Hobi bahçelerinin oluşturulması, -Tramvayın yaz aylarında çok sıcak olmasına rağmen sık sefer sayısı ile düzenli hizmet vermesi, -Yayalar için yeni yayalaştırılmış alanlar düzenlenmesi, -Kentin sürekli olarak güzelleştirilmesi, -Porsuk Çayı'nın temizlenmesi ve çevresinin düzenlenmesi, -Güvenli bir şehir hayatı, -Engellilere yönelik düzenlemelere önem verilmesi, -Yerel yönetimlerin yeşil alanlara yönelik verdiği hizmetler, 	<ul style="list-style-type: none"> • Yaş dostu engeller -Askeri uçakların gürültüsü, -Hizmet yapılarında oluşan kuyruklar ve ayakta beklemek, -Yapıların kullanımındaki fiziki problemler, -Binalarda yer alan merdivenlerin küpeştesiz olmasının çıkış ve inişi zorlaştırdığı, -Kentte yer alan umumi tuvaletlerin yetersiz ve uygun olmaması, -Kent içinde tramvay ve otobüslerde ayakta yolculuk yapılması, -Kaldırımların yüksek olması, -Kaldırım yüzeylerinin bozuk olması, -Yoğun trafik gürültüsü (korna sesleri vb.) -Bina girişlerinin kışın kaygan olması, -Kaldırımların ticarethanelerce işgal edilmesi, -Kaldırımlara araçların park etmesi ve yayaların yollarda yürümek zorunda kalması, -Bazı sürücülerin yaya geçitlerinde kuralları ihlal etmesi nedeniyle kaza korkusu, -Bazı yollarda kaldırımların bulunmaması nedeniyle yayaların yolda yürümesi, -Kaldırım rampalarının her yerde olmaması, -Sağlık yapılarının hasta bir yaşlı için zor erişilebilir olması, -Farklı yaş gruplarının bir araya geleceği açık ya da kapalı mekânların bulunmaması,

- Toplu taşıma hizmetleri güvenli, geceleri, hafta sonları ve tatil günleri de dahil olmak üzere sıklıkla yapılmaktadır. Ulaşım hizmetleri bütün güzergahlarda gece yarısına kadar sürmekte, günün, haftanın, ayın ya da yılın belirli dönemlerinde kullanıcı yoğunluğuna bağlı olarak sefer sayıları artırılmakta ya da azaltılmaktadır.

- Kentin tamamına ve kentin herhangi bir yerinde sunulan hizmetlere, kurulan iyi bağlantılar ve belirlenen güzergahlar üzerinden toplu taşıma araçlarıyla ulaşabilmektedir. Özellikle otobüsler erişilebilirliği kentin

tamamında sağlarken, 2005 yılında hizmete giren ve iki ana güzergahta hizmet veren tramvay erişilebilirlikte daha sınırlı kalmaktadır.

- Toplu taşıma araçlarının tamamı temiz, bakımlı, yaşlılar ve yetersizliği olan kişiler için öncelikli koltuklara sahiptir. Araçlar, periyodik olarak temizlenmekte ve bakımları yapılmakta, ayrıca kentin 5 ayrı noktasında bulunan kontrol noktaları ile denetlenmektedirler.
- Yaşlılar, engelliler ya da yetersizliği bulunanlar, herkes için erişilebilir olan tramvayla daha rahat ve konforlu seyahat etmektedir. Bu yüzden, otobüslerin engelliler için kullanılabilirliğinin daha sınırlı kaldığı söylenebilir. Mevcut otobüslerden dönüştürülen kentteki tek engelli otobüsü ise, ana güzergâhlar boyunca yaptığı ring seferleri ve kullanılabilirliğinde karşılaşılan sorunlar nedeniyle yetersiz kalmaktadır.
- Tramvay duraklarında biniş ve iniş yerleri herkesin rahat bir şekilde binip-inmesini sağlamaya yönelik tasarlanırken, özellikle otobüs duraklarında sıklıkla araç-durak ilişkisinin yolcuların kolaylıkla kullanımını sağlayacak şekilde gerçekleştirilmediğine rastlanmaktadır. Yolcular, kaldırımlarla hemzemin olan otobüs zemini ya da basamağına kolayca geçebilecekken sürücülerin kaldırımlara tam olarak yanaşmaması nedeniyle otobüslere binerken büyük çaba harcamaktadır. Eğer kapılarda biniş ve iniş kolaylaştırarak kollar ya da tutamaklar yoksa yetersizliği olanlar ya diğer yolculardan binmek için yardım talep etmekte ya da otobüse binememektedir. Sürücülerin, yolcuların oturmasını beklemeden hareket etmesi ise, özellikle yetersizliği bulunanlar için tehlike yaratmaktadır.
- Toplu taşıma hareket noktaları ve duraklar, özellikle kent merkezi, ana güzergahlar ve sefer sıklığı olan hatlarda yeterince donanımlı (algılanabilir, geceleri de güvenli bir şekilde kullanılabilir, yeterince oturma alanına sahip vb.), kaldırım çalışmaları tamamlanmayan kentin çeperlerinde ise yetersiz durumdadır.
- Tramvay duraklarının tamamı yeterli oturma alanları, atmosferik etkilere karşı korunaklı yapıları, temiz olmaları ve sürekli bakımlarının yapılması, erişilebilir olmaları ve aydınlatılmaları sağlanarak geceleri de güvenle kullanılabilir niteliktedir. Buna karşın otobüs durakları, yalnızca kaldırım çalışmaları tamamlanan bölgelerde donanımlıdır.
- Güzergahlar, hareket saatleri ve tarifeler bilet / kart satış noktaları, satış ve kart dolmuş büfeleri ile belediyenin web sayfasında kullanıcılara sunulmaktadır. Toplu taşıma hizmetlerinin sınırlı kaldığı güzergahlarda teknik kararlar, yolcu potansiyeli vb. ölçütler dikkate alınmakta, bu ölçütlere bağlı olarak kentin tamamına toplu taşıma hizmeti sunulmaktadır. Bazı güzergahlarda ise, özel dolmuş/minibüslerle ulaşım hizmeti verilmektedir.
- Yerel yönetim tarafından kalite politikaları çerçevesinde standartlaştırılan taksi durakları kentin birçok noktasında erişilebilir durumda olup, kullanıcı potansiyeli olan noktalara ise çağrı cihazları konulmaktadır. Taksi ulaşım ücretleri makul görünmekle birlikte İstanbul Ankara gibi büyük şehirlerle karşılaştırıldığında yüksek bulunmaktadır. Taksi şoförleri, kendileri için

getirilen standartlara uymakta, müşterilerine nezaket kuralları içinde davranmakta ve yardım etmektedirler.

- Yollara yönelik sürekli bakım çalışması yapılmakla birlikte parçacıl çözümler yolların kullanımını zorlaştırmaktadır. Özellikle drenaj sistemi yeterince iyi çalışmamakta, atmosferik etkiler altında yolların kullanımını olumsuz etkilemektedir.
- Mevcut trafik akışı iyi düzenlenmiştir. Estram hattında meydana gelebilecek problemler için erişilebilir mesafelerde alternatif otobüs durakları bulunmaktadır. Özellikle otobüs ana güzergahlarının alternatifi bulunmadığı için bu hatlarda ortaya çıkacak problemlerin çözümü için ulaşım planlamasında yeni yaklaşımlara gereksinim duyulmaktadır.
- Trafik işaretleri sürücü ya da yayaların algılamalarını kolaylaştıracak şekilde düzenlenerek kullanılabilirlikleri artırılmakta, sürücülerin görüş mesafelerini engelleyerek ulaşımda tehlike yaratan engeller ortadan kaldırılmaktadır. Hareket gücü çeken yayalar için yeterli geçiş süreleri ve işitme ve görme engelliler için sinyalizasyonda algılanabilir sistemler kullanılmaktadır,
- Trafik işaretleri ve kavşaklar da algılanmalarını ve görünmelerini engelleyecek ve tereddüt yaratacak engelleyicilerden arındırılmaktadır.
- Yolculara güvenli, konforlu, temiz, ekonomik ve programa uyumlu toplu taşımacılık hizmeti sunularak yolcu memnuniyetinin sürekliliğini sağlamak amacıyla emniyet müdürlüğü ile birlikte sürücü eğitimi ve bilgi tazeleyici hizmet içi kurslar düzenlenmekte ve sürücülerin gelişimine yönelik her türlü bilgi ve eğitim desteği sağlanmaktadır.
- Duraklar yürüme mesafesini ve toplu taşıma araçlarının bu mesafeler içinde yol almalarını da sağlayacak şekilde düzenlenmektedir. Bu yüzden, kentteki durakların tamamı yürüme mesafesi içindedir.
- Özel gereksinimi olanlar için yerel yönetimler özel otopark(lar) tahsisi yapmaktadır. Kentte yaklaşık 50 özel donanımlı engelli aracı bulunmakta ve kentin farklı bölgelerinde bu araç sahiplerinin talebiyle tahsis edilmiş yalnızca bu araçlara hizmet verecek özel otoparklar bulunmaktadır.

Her ne kadar ölçütler Eskişehir için bu sonuçları ortaya koyuyorsa da kentin ulaşım hizmeti veren mekânları ve araçlarına yönelik yapılan mekânsal analizler, yaşlı ve yetersizliği bulunanlarla yapılan görüşmeler, erişebilirlik ve kullanılabilirlik açısından farklı açılımlar ortaya koymaktadır.

Kaldırımlar, yaya bölgeleri ve yolları, kavşaklar ve geçitler

Kentte, yayalaştırılmış bölgeler ve merkezden çepelere doğru yayılan engelsiz ulaşım çalışmaları özellikle kent merkezinde yetersizliği bulunanlar için erişebilirlik problemlerini ortadan kaldırmıştır. Kaldırım ve yaya yolları üzerindeki kot farkları ortadan kaldırılmış, kaçınılmaz olarak kot farklarının olduğu durumlarda basamaklarla birlikte standartlara uygun rampalar düzenlenmiştir. Standartlara uygun çözümler kavşak noktalarında ve yaya

geçiş noktalarında da sürdürülmüş ve yaya ulaşımında süreklilik sağlanmıştır. Yaya yollarının taşıt yollarıyla kesiştiği noktalarda yaşlılarla birlikte farklı yetersizliği bulunanlar (ortopedik, işitme ve görme engelliler) için uygun düzenlemeler yapılmıştır. Buna karşın, özellikle yaya bölgelerinde sıklıkla düz yüzeyle malzemelerle birlikte ya da tekil olarak uygulanan parke taş kaplamaların hareket ve denge problemi yaşayan yaşlıların yürüyüşlerini olumsuz etkiledikleri tespit edilmiştir.



Fotoğraf 1-2-3-4-5-6. Kent merkezinde erişebilirliği herkes için sağlayan yaya düzenlemeleri.

Kentte sınırlı sayıda bulunan alt ve üst geçitlerde yaşlılarla birlikte yetersizliği bulunanlar (engelliler, yaşlılar, bebek arabacılar, hamileler, hastalığı olanlar, fazla kilolular, elinde yük taşımakta olanlar ve çocuklar) için yaya erişebilirliğinin sonlandığı tespit edilmiştir. Taşıt ve yaya hareketinin kesiştiği noktalarda yapılan düzenlemeler standartlara uygun bulunmuş, son yıllarda Porsuk Çayı üzerinde yeniden inşa edilen köprülerin herkes için erişebilirliği sağlanarak standartlara uygun çözümler üretilmiştir.

Duraklar

Kentte halihazırda kullanılmakta olan 52 tramvay durağının tamamı herkes için erişilebilir niteliktedir. Dolayısıyla, yaşlılarında dahil olduğu yetersizliği bulunan kişilerin hatta tekerlekli ya da akülü araç kullanan kişiler tramvaya rahat bir şekilde binip inmektedirler. Kentteki otobüs duraklarıyla karşılaştırıldıklarında daha erişilebilir ve kullanılabilir özelliklere sahiptir. Kent bütününde yer alan 1008 toplu taşıma durağının merkezde yer alanlar, ana güzergâh üzerinde bulunanlar ve kullanım yoğunluğu fazla olanlar dışında bu niteliklerin yetersiz kaldığı görülür.

Şehirlerarası ulaşım yapıları (terminal, istasyon, havaalanı)

Toplu taşıma araçları ya da özel araçlarla ulaşılabilen şehirlerarası ulaşım yapıları terminal, istasyon ve Anadolu Üniversitesi Sivil Havaalanı'dır.

Çizelge 2. Şehirlerarası ulaşım yapılarında yeterlilik

	Terminal	İstasyon (Merkez)	İstasyon (Enveriye)	Havaalanı
Toplu taşıma ulaşım	Var	Var	Yetersiz	Var
Otopark – yapı ilişkisi	Uygun	Uyarlanabilir	Uyarlanabilir	Uygun
Bina girişleri	Uygun	Uyarlanabilir	Uyarlanabilir	Uygun
Danışma ve bilgilendirme	Uygun	Uyarlanabilir	Uyarlanabilir	Uygun
Bilet	Uyarlanabilir	Uyarlanabilir	Uyarlanabilir	Uygun
Tuvaletler	Uygun değil	Uygun değil	Uygun Değil	Uygun
Sağlık hizmetleri	Var	Yok	Yok	Var
Araçlara erişebilirlik	Yok	Çok sınırlı	Yok	Yok

Çevrelerinde onlara hizmet eden bir otopark bulunmakla beraber bu otoparklarda bazı yetersizliklere (standartlara uygun yönlendiriciler, park levhası, otopark çizgileri, otopark aydınlatması ve engelli otoparkları gibi) rastlanmıştır. Yapılan mekânsal analizler, gece güvenli kullanımları bulunmalarına karşın ulaşım yapılarının yoğun olarak kullanıldığı gün ve saatlerde mevcut araç park yerlerinin yetersiz olduğunu da göstermiştir. Bina girişleri ise, terminal ve havaalanında yetersizliği olanlar (tekerlekli sandalyeli, yaşlı, engelli, çocuk arabalı aileler vb.) için uygun, istasyon binalarında ise uyarlanabilir niteliktedir.

Otoparktan ya da toplu taşıma duraklarından ulaşım yapılarına erişebilirlik terminal ve havaalanı yapılarında hemzemin ve engelsiz olarak sağlanırken, merkez istasyon yapısında sınırlı kalmakta, Enveriye istasyonunda ise, otopark-bina içi arasındaki kot farkından dolayı zorlaşmaktadır. Yapılar girişleri (giriş kapıları) açısından değerlendirildiğinde, terminal ve havaalanı giriş kapılarında bir saçak bulunmaması nedeniyle atmosferik etkilere açıktır. Harekete duyarlı kapılar, bina girişlerini yolcular için bir engel olmaktan çıkartmakta, standart kapılar ise, yetersizliği bulunanlarla birlikte bagajları nedeniyle ulaşım yapılarında hareket engelli olanların geçişini zorlaştırmaktadır. Ulaşım yapılarının tamamında bilgilendirme amaçlı bazı düzenlemeler yapılmakla birlikte bu bilgilendirme araçları herkes için kolayca algılanabilir ve erişilebilirlikten uzaktır. Bununla birlikte, terminal ve havaalanı yapılarında danışma ve bilgilendirmenin herkes için erişilirliği daha kolayken, bilet sorma, alma, ödeme yapma, dinlenme, bekleme, alışveriş vb. durumlar için bütün ulaşım yapılarında küçük müdahaleler kullanılabilirliği artıracaktır. Tuvaletler yalnızca havaalanı binasında erişilebilir nitelikte olup, terminal ve istasyon yapılarında yaşlılar ya da tekerlekli sandalyeli birinin kullanabileceği bir tuvalet kabini bulunmamaktadır. Sağlık birimi ise, yalnızca havaalanı ve terminal yapısında bulunmaktadır.

Ulaşım yapıları, ulaşım araçlarına erişebilirlik açısından değerlendirildiğinde, şehirlerarası otobüslerin yaşlı ve engellilere yönelik kullanılabilirliğinin bulunmadığı, uçaklara erişilebilirliği olmayan merdivenlerle girilebildiği, trenlerin erişilebilirliğinin olmadığı, buna karşın ülke genelinde bir tane olan ve yetersizliği olanların kullanabileceği bir vagonun yalnızca Ankara-İstanbul arasında sefer yapan bir trenle birlikte hizmet verdiği tespit edilmiştir.

Ulaşım yapı ve araçlarını kullanan yaşlılarla yapılan görüşmelerde tespit edilen kentin yaş dostu özellikleri ve engelleri ise Çizelge 3'de özetlenmiştir.

Barınma

- Son yıllarda ülke düzeyinde izlenen konut politikalarına paralel olarak Eskişehir'de de, orta ve dar gelirlilerin konut sahibi olmaları sağlanmaktadır. Yaşam kalitesine yönelik beklentilerin belirli düzeylerde tutulduğu konutlar, uygun fiyatlar ve kredilendirme politikaları ile güvenli bir yaşam çevresinin oluşmasına katkı sağlamaktadır. Özellikle son yıllarda yapılan çalışmalar, bu konut alanlarının donatı alanlarıyla birlikte gereksinimlerinin karşılandığını göstermektedir.
- Kentte, konutlar için yeterli düzeyde bakım ve onarım hizmetleri verilmektedir.
- Konutlar, kentin coğrafi konumu ve iklim yapısına göre yapılaşma gereklerini yerine getirecek şekilde inşa edilmektedirler. Konfor koşulları ise, konutun maliyetine bağlı olarak değişkenlik göstermektedir.
- Konutlar henüz kullanıcı gereksinimlerine göre inşa edilmese de genellikle inşa aşamasında kullanıcılarının gereksinimlerine göre değişikliklere olanak tanımaktadır. Buna göre, mekânsal bölünmeler,

büyütme ve küçültmelerin yapılması, yaşlılar ve engellilere göre düzenlemelerin yapılması mümkün olmaktadır.

Çizelge 3. Ulaşım yapı ve araçlarını kullanan yaşlılarla yapılan görüşmelerde tespit edilen kentin yaş dostu özellikleri ve engelleri

Ulaşım	Ulaşım
<ul style="list-style-type: none"> • Yaş dostu özellikler -Tramvay ve otobüslerin güvenli ve temiz olması, -Tramvay duraklarının tamamının standart olması, otobüs duraklarının yeterli donanıma sahip olmaması, -Tramvaylarda duraklara yönelik sesli anons yapılması, -Tramvaylara her türlü engellinin rahatlıkla binebilmesi, -Yaya yolları ve kaldırımların sürekliliğinin sağlanması, -Yayalara yönelik alanlardaki çevre düzenlemeleri, -Yaya mekânlarının artırılması, -Kaldırım genişliklerinin artırılması, -Kaldırımdaki engellerin kaldırılması, -Yol-kaldırım ilişkisinin rahat kullanılabilen rampalarla sağlanması, -Yaya geçişlerinde sesli sistemlerin de kullanılması, -Tramvay ve otobüslerde yaşlılara ve engellilere yönelik yerlerin ayrılması, -Engelliler için ayrı bir otobüsün bulunması, -Terminale ve terminalden hareket eden toplu taşıma araçlarının bulunması, -Tramvay ve duraklarının yolcuların çekilebilir eşyaların taşınmasına uygun olması, -İndirimli, hatta serbest kartlarla seyahat edilebilmesi, -Porsuk Çayı'nda tekne ile gezilebilmesi, 	<ul style="list-style-type: none"> • Yaş dostu engeller -Yaya yolları ve kaldırımlarda yürümeyi güçleştiren malzemelerin kullanılması, -Yaya yolları üzerinde dinlenme mekânlarına ve elemanlarına gereksinim duyulması, -Kışları kaldırımların donması, -Durakların atmosferik etkilere açık olması, -Otobüslerin duraklara tam yanaşmaması, -Güzergah ve hareket saatlerine yönelik bilgilendirmenin her durakta bulunmaması, -Otobüs, minibüs ya da dolmuşların yaşlı, engelli ve yetersizliği bulunanların kullanımına uygun olmaması, -Engellilerin, engelli otobüsüyle değil herkesle birlikte seyahat etmeyi istemesi, -Terminalde tuvaletlere turnike ile girilmesi ve tuvaletlerin engellilere uygun olmaması, -Terminalde tekerlekli sandalye ve yük taşıma arabalarının düzenli kullanılmaması, -İstasyonda peronlar arası geçişin yaşlı ve engelliler için erişilebilir olmaması, -İstasyonda engellilere yönelik bir tuvalet bulunmaması, -İstasyonda bulunan tekerlekli sandalyelerin temininde yaşanan zorluklar, -Trenlere binişte ve inişte dar kapıların ve basamakların yaşlı ve diğer yolcular için problem oluşturması, -Tren içindeki tuvaletlerin yaşlıların ve engellilerin kullanımına uygun olmaması, -Şehir içi ya da şehirlerarası seyahatlerde yapılan indirimlerin yetersiz olması, -Otobüs, minibüs ve dolmuş şoförlerinin trafik kurallarına uymaması,

- Benzer konfor koşullarına sahip konutların maliyetleri de birbirine yakın olmaktadır. Konutun bir site içinde bulunması, sitenin sosyal olanakları vb. durumlar kullanıcıların daha konforlu yaşamasını sağlamakta ancak bu durum konutun maliyetine yansımaktadır. Ailenin yaşlı bireylerinin gereksinimleri eğer yaşlı kişi emekli değilse aileyi geçindiren kişiler tarafından

karşılanmakta, ailede yer alan yaşlıların herhangi bir kazancının bulunması durumunda ailelere ekonomik katkı da sağlanmaktadır.

- Konutların kiralanmasında her ne kadar kiracılar lehine bir takım yasal kararlar bulunuyorsa da bir öğrenci kenti olan kentte özellikle aşırı kira artışlarının önüne geçilememektedir.
- Kentte, yaşlı ve engellilere yönelik barınma amaçlı özel konutlarla birlikte hasta ve engelli yaşlılar için de yeterliliği ve maliyeti karşılanabilen konutlar üretilmemektedir. Bu hizmetler genellikle huzur ve bakım evlerinde verilmekte ya da aileler yaşlı bireylerin bakımını özel olarak tuttıkları bakıcılarla sağlamaktadır.

Ülkemizde yapı stoku içinde büyük bir paya sahip konutların üretiminde erişilebilirliğe yönelik politikalara yer verilmemekte ya da uygulamada mevzuata ve standartlara uygunluğu takip edilmemektedir. Konut üretiminin kullanıcı ve kullanıcı gereksinimleri belli olmayan kişiler üzerinden gerçekleştirilmesi herhangi bir insan için bile bu konutları kullanıma uygun olmaktan uzaklaştırabilmektedir. Kişinin herhangi bir yetersizliğinin bulunduğu durumlarda ise daha konuttan dışarı çıkmadan erişilebilirlik sorgulanmaya başlanmaktadır. Aslında, herkesin potansiyel yaşlı ya da yetersiz olduğu kabul edildiğinde bu sorgulamanın hiç de yersiz olmadığı görülür.

Kentte yapılan toplu konutlarda yaşlılar ve engelliler için yapılmış herhangi bir düzenlemeye rastlanmamıştır. Yetersizliği olan aileler, yetersiz olan bireylerin erişilebilirliğini geçmişten günümüze değin genellikle kendileri çözmüş, eğer toplu konut ya da apartman gibi başkalarıyla paylaşmak zorunda kaldıkları mekânlarda yaşıyorlarsa yerel yönetimlerden, apartman ya da site yönetimlerinden aldıkları özel izinlerle bunları gerçekleştirmişlerdir. Şüphesiz bu çözümler, standart olmaktan uzaktır ve mevcut yapılar üzerine olabirlik çerçevesinde yapılmışlardır. 2006 yılında çıkarılan, Yapılarda Engellilerin Kullanımına Yönelik Proje Tadili Komisyonları Teşkili, Çalışma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik, engellilerin ulaşımı ve kullanımına uygun olmayan yapıların uygun şekle getirilmesine yönelik proje değişiklik taleplerinin değerlendirilmesi için oluşturulacak komisyon, engellinin kullanımından sonraki sürece ilişkin hususları belirlemiştir (Anon, 2006).

Barınma yapılarına yönelik yapılan görüşmelerde, yaşanan çevrenin iç ve dış mekânına yönelik erişilebilirlik ve kullanılabilirlik özellikleri belirlenmeye çalışılmış, yaşlı kentlilerin görüşleri kentin yaş dostu özellikleri ve engelleri olarak aşağıda özetlenmiştir. Görüşmelere dahil edilen kentteki iki huzurevinin sakinlerinin görüşleri de değerlendirmeye alınmıştır.

Sonuç

Kentsel politikalarda, bir yandan kentlerin sürdürülebilir bir planlamanın parçası ve yaşanabilirliğin zemini olarak tasarlanması için çağrılar yapılmakta, öte yandan kentlerin planlanması ve tasarımında bazı önemli ölçütler çoğunlukla gözden kaçırılmaktadır. Yaş dostu şehirler kavramı gibi aktif yaşlanmaya gösterilen yeni ilgi bile kentsel yaşam kalitesi için gerekli

birçok özelliği planlama ve tasarım kavramlarının dışında bırakabilmektedir. Türkiye, bu süreci planlayarak yaşamaya ve genellikle bu süreçte yol almaya başlayan ülkelerdendir. Dolayısıyla, yaşlıların gündelik yaşama sağlıklı ve güvenli bir şekilde katılımı, uygun ortamın hazırlanması ve katılımı engelleyen koşulların ortadan kaldırılmasına yönelik planlamayla gerçekleşecektir. Bu alanda hazırlanan politikalara rağmen, bu katılımı engelleyen problemleri hafifletecek ya da ortadan kaldıracak bir sistemin kısa sürede gündelik yaşamda yerini alması ise, öncelikleri ve uygulama pratiğinde bu tür konulara henüz yer veren ülkemiz için zaman almaktadır. Günümüzde, toplam ülke nüfusu içinde %10'luk bir paya sahip olan 60 yaş ve üzerindeki nüfus ve daha da önemlisi yaşlanacak nüfusun bu sürece dâhil olması bu sürecin geleceğini her kent ve kentli için daha da tartışılır yapmaktadır.

Çizelge 4. Barınmaya dönük yaş dostu özellikler ve engeller

Barınma	Barınma
<ul style="list-style-type: none"> • Yaş dostu özellikler -Konut-kaldırım ilişkisinin iyi olması, -Konutlarda asansörün bulunması, -Aile bireyleri ve apartman sakinlerinin günlük hayatta yardımcı olması, -Sitelerin güvenli olması ve yeterli yeşil alana sahip olması, -Konut çevresinin iyi aydınlatılmış olması, -Yerel yönetimlerin sunduğu altyapı hizmetlerinin yeterli olması, -Hobi bahçelerinin hizmet vermesi, -Apartmandakilerin tecrübeden dolayı bazı konularda fikir istemesi, 	<ul style="list-style-type: none"> • Yaş dostu engeller -Konutlarda asansörün bulunmaması, -Konut girişlerinin kış aylarında donması ve tehlike yaratması, -Hırsızlık vb. tehlikelere karşı güvenlik önlemlerinin yetersiz olması, -Bina içindeki merdivenlerin rahat kullanılabilir olarak yapılmaması, -Konutlarda karanlık odaların bulunması, -Konut çevresinde dinlenme mekânı ve yeşil alanların bulunmaması ya da yetersiz olması -Konut kiralalarının yüksek olması, -Konutların çok sıkışık, yüksek katlı ve gürültüye maruz olması, -Konutun engelli yaşlılara uygun olmaması, -İç mekânla dış mekân arasında çok fazla kot farkı bulunması, -Çocuklara uygun mekânların bulunmaması,

Kentlerdeki modern yaşam her ne kadar geleneksel değerleri değiştirip dönüştürse de gelenekler, normlar ya da ahlaki değerler yaşlılık döneminde kuşaklararası etkileşimi korumaya çalışmaktadır. Yaş ayrımcılığını ortadan kaldıran bu değerler ya da objektif yaklaşımlar, insanların nitelikleri, uğraşları ve kimliklerinden çok yaşlarına göre sınıflandığı çağcıl toplumsal yapı içinde de etkisini sürdürmektedir. Bu etki, kent yöneticilerinin kimi zaman yaşlılığa ve yaşlılara özgü politikalarıyla kimi zaman da yaşlılarla gençleri bir araya getiren yaklaşımlarla farklı ivmeler kazanmaktadır. Bu bağlamda farklı yaş gruplarını buluşturan toplumsal yapı ve bu yapı içinde yer alan faaliyetler için bu birlikteliğe ev sahipliği yapacak mekânların kalitesi büyük önem kazanmaktadır. Bu önem, toplumla ilişkilerin sürdürülmesi, toplumla paylaşma, topluma hizmet etme ya da topluma aktif olarak katılımı

temel alan fırsatlar için de geçerlidir. Dolayısıyla yaşam kalitesinde öznel de olsa bireysel bir algının yanında toplumsal içeriğin ya da nesnel koşulların birlikte değerlendirilmesi zorunludur. Ancak bu yolla yaşlıların gündelik yaşamdaki olumlu ve olumsuz ya da yaş dostu ve yaş engeli saptamaları bağlamında nesnel sonuçlara ulaşmak mümkün olmaktadır. Bu sonuçlar yaşlanma sürecinde değerlendirildiği sürece de sağlıklı yaşlanmanın gerçekleştirilmesine zemin hazırlanacak, aksi bir durumda ise, yaşlılık döneminde ne yaşam kalitesinden ne de yaşanabilir kentlerden bahsedilecektir.

Ev sahipliği yaptığı toplulukların kültürel ve sosyal yaşamından beslenen Eskişehir’de, özellikle son yıllarda ulaşım, konut ve konut dışı mekânlara yönelik önemli adımlar atılmıştır. Raylı sistem ile kaliteli, güvenli ve herkes için erişilebilir bir seyahat olanağı sağlanmıştır. Kent merkezinde alt yapı büyük oranda tamamlanmış, Porsuk Çayı ve çevresinin yeniden kent yaşamına katılımıyla kıyılar özellikle yaşlılar için kentle ve kentlilerle buluşma mekânı haline gelmiştir. Uyarlanabilir özellikleriyle ulaşım yapılarının erişilebilirliğinin sağlanması yanında yaya öncelikli düzenlemeler, etkileşim mekânlarının kullanılabilirlik ölçeğini büyütüştür. Böylece, yetersizliği bulunan herkesin kentte erişebileceği ve kullanabileceği, bir başka deyişle kendi kendine hareket edebilen herkesin gündelik hayatta kentte etkileşimde olabileceği mekânların sınırı da genişlemiştir.

Dış mekânlar, özellikle yollar, kaldırımlar, meydanlar ve yeşil alanlar bu katılımın ve planlama ölçütlerinin önemli birer parçası olarak üstlendikleri işlevleri yerine getirmişlerdir. Binalar ise, özellikle 5378 sayılı yasanın yürürlüğe girmesinden sonra daha erişilebilir ve kullanılabilir olmuştur. Buna karşın, belediyeler ve ilgili diğer kamu kurum ve kuruluşlarınca hazırlanacak eylem planlarından kısa vadeli olan sonlanıp orta vadeli dönem başlamış olmasına karşın henüz yasanın bu dönemlere yönelik gerekleri standartlara genellikle uymayan tekil örnekler dışında yerine getirilmemiştir. Kent merkezinden çepelere doğru ulaşım problemlerinin yaygınlık kazandığı tespit edilmiştir. Binalar kategorisinde özellikle sağlık yapıları, erişilirlik açısından yetersiz bulunmuştur. Yetersizliği vurgulanan bir başka durum, farklı yaş gruplarının bir araya geleceği açık ya da kapalı mekânların bulunmayışıdır. Ulaşım, özellikle kent merkezinden çepelere doğru yayılan erişilebilirlik çalışmaları nedeniyle dış mekân ve binalar ile konuta karşı daha başarılı durumdadır. Özellikle hafif raylı sistemin güzergâhları boyunca yaşlılarla birlikte yetersizliği bulunan herkese güvenli, rahat ve konforlu kent içi seyahat olanağı sunulmuştur. Diğer kent içi ulaşım araçları, yaşlılar için kullanılabilirlikten yoksun bulunurken, ulaşım mekânlarındaki kullanılabilirlik problemleri ise, uyarlanabilir ya da çözümlenebilir olarak değerlendirilmiştir.

Barınma ve barınma mekânlarına yönelik yaklaşımlarda ise, yaşlılar ya da yetersizliği bulunanlar için problemler çok daha belirginleşmektedir. Mevcut konutlar kalitelerine bağlı olarak yaşlılar için farklı olanaklar sunmakla birlikte genellikle yaygın mekânsal özellikler (sağlıklı insan için tasarlanmış

olma) sunmaktadırlar. Son dönem TOKİ konutlarında ise, zemin katlarda yalnızca talep olması durumunda engelliler için yapılan dairelerle problemlere çözüm aranmaktadır. Durum konutlar için olduğu kadar yaşlı bakım ve huzurevlerinde de benzer özellikler göstermektedir. Kentte bu amaçla yapılan yapılarda bile, yukarıda vurgulanan “sağlıklı insan için tasarlanmış olma” özelliği, çözüm olacak işlevselliklerin yerini almaktadır.

Sonuç olarak, gerek Eskişehir gerekse diğer kentler, yaş dostu olduğu kadar aslında yetersizliği bulunanlar ya da herkes için yaş dostu ölçütleri sağlamak, planlama ve mimarlık pratiğine yerleştirmek zorundadır. Kentler, ancak bu yolla katılım sürecinin doğal zemini olarak insanların, özellikle de yaşlıların etkileşim sağlayabilecekleri, aidiyet hissedebilecekleri, yaşamlarıyla özdeşleştirebilecekleri, hatırlayacakları ve özleyecekleri bir etkileşim alanına dönecektir.

Yararlanılan Kaynaklar

- Anon, (2006). *Yapılarda Özürlülerin Kullanımına Yönelik Proje Tadili Komisyonları Teşkili, Çalışma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik*. <http://www.ozida.gov.tr>
- Anon, (2007A), <http://www.yerelnet.org.tr/uluslararasi/avrupakonseyanlasma7.php>
- Anon, (2000). *Engelliler İçin Engelsiz Avrupa Tebliği*, <http://www.ozida.gov.tr>
- Anon, (2008) Birleşmiş Milletler Yaşlı İlkeleri, <http://www.ozida.gov.tr>
- Anonymous, (2002) *Active Ageing: A Policy Framework*, WHO, Spain
- Anonymous, (2003). “2010: A Europe Accessible for all”. Report from the Group of Experts set up by the European Commission
- Anonymous, (2007B). *Global Age-friendly Cities: A guide, Ageing and Life Course*. Family and Community Health, WHO, France
- Anonymous, (2008). http://whqlibdoc.who.int/hq/2002/WHO_NMH_NPH_02.8.pdf
- Aslaksen, F., Bergh, S., Bringa, O., Heggem, E., (1997), *Universal Design, Planning and Design for All*. The Norwegian State Council On Disability, Oslo.
- Barrett, E., Heycock, M., Hick, D., Judge, E., (2003), Issues in access for disabled people, the case of the leeds transportation strategy. *Policy Studies*, 4:4
- Morgan, L., Kunkel, S., (1998), *Ageing, The Social Context*. Pine Forge Press, Thousand Oaks, California