



INVESTIGATION OF İSTASYON STREET IN THE SCOPE OF BARRIER-FREE DESIGN CRITERIA

Özlem ERDOĞAN^{1*}

Fulya Damla YILMAZ²

¹: Dr. Öğr. Üyesi, Kırklareli Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü.

²: Arş. Gör., Kırklareli Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü.

Abstract

İstasyon Street is one of the important pedestrianized areas in the city center of Kırklareli. With this feature, the axle is the street most frequently used by pedestrians. It is important for users that İstasyon Street, which is frequented by both the citizens living in that area and domestic and foreign tourists, complies with the barrier-free design standards.

In this study, its compliance with barrier-free design criteria has been examined in order to determine to what extent users can benefit from İstasyon Street. In this direction, first of all, İstasyon Street was surveyed on site in various time periods, and by using photographs and measurements, the street was examined within the framework of resources covering barrier-free design criteria.

The basis of the study is the examination of this pedestrianized street in terms of barrier-free design, the determination of negative factors and the suggestions developed against the problems encountered. For this purpose, the suitability of the study area in terms of TS 12576 "Structural Measures for Accessibility in Urban Roads- Sidewalks and Pedestrian Crossings and Design Rules of Markings" was evaluated as a result of on-site investigations. Conformity assessment; appropriate, partially appropriate and unsuitable. As a result of the study, suggestions will be presented in order to create a high comfort and healthy street that everyone can benefit from by revealing the data and developing the suggestions.

Key Words: Barrier-Free Design, Accessibility, İstasyon Street, Kırklareli.

İSTASYON CADDESİ'NİN ENGELSİZ TASARIM KRİTERLERİ KAPSAMINDA İNCELENMESİ

Özet

İstasyon Caddesi, Kırklareli İli kent merkezinde yer alan önemli yayalaştırılmış alanlardan biridir. Bu özelliği ile aks yayaalar tarafından en yoğun kullanılan cadde niteliğini taşımaktadır. Hem o bölgede yaşayan kentlinin hem de yerli ve yabancı turistlerin uğrak noktası olan İstasyon Caddesi'nin engelsiz tasarım standartlarına uygun olması kullanıcılar açısından önem taşımaktadır.

Bu çalışmada kullanıcıların İstasyon Caddesi'nden ne ölçüde faydalanabildiğini tespit etmek amacı ile engelsiz tasarım kriterlerine uygunluğu incelenmiştir. Bu doğrultuda öncelikle İstasyon Caddesi çeşitli zaman dilimlerinde yerinde etüd edilmiş, ayrıca fotoğraf ve ölçümlerden yararlanılarak, engelsiz tasarım ölçütlerini kapsayan kaynaklar çerçevesinde caddenin incelenmesi gerçekleştirilmiştir.

* Sorumlu yazar: ozlemerdogan@klu.edu.tr

Çalışmanın temelini bu yayalaştırılmış caddenin engelsiz tasarım açısından incelenmesi, olumsuz etkenlerin tespiti ve karşılaşılan problemlere karşı geliştirilen öneriler oluşturmaktadır. Bu amaçla çalışma alanı TS 12576 "Şehir İçi Yollar- Kaldırım ve Yaya Geçitlerinde Ulaşılabilirlik İçin Yapısal Önlemler ve İşaretlemelerin Tasarım Kuralları" açısından uygunlukları yerinde incelemeler sonucunda değerlendirilmiştir. Uygunluk değerlendirmesi; uygun, kısmen uygun ve uygun değil olarak yapılmıştır. Çalışmanın sonucunda verilerin ortaya konulması ve önerilerin geliştirilmesi ile herkesin yararlanabileceği, konfor düzeyi yüksek ve sağlıklı bir cadde oluşturulması amacıyla öneriler sunulacaktır.

Anahtar Kelimeler: Engelsiz Tasarım, Erişilebilirlik, İstasyon Caddesi, Kırklareli.

1. GİRİŞ

Literatürde Engelsiz Tasarım, Herkes için Tasarım ve Evrensel Tasarım isimleri ile sıklıkla karşımıza çıkan bu kavramlar kent ve insan arasındaki mutualist ilişkiyi güçlendiren ve herkesin kentten eşit olarak faydalanmasını sağlayan unsurlardandır.

Kentsel alanlarda yapılan tasarımlarda üzerinde durulması ve tasarıma dahil edilmesi gereken konuların başında kolektif bir toplumda insanların sahip olduğu fiziksel kabiliyetler ve farklılıklar gelmektedir. Erişilebilirlik, vatandaşların refahı için sosyal, ekonomik ve ekolojik ilişkilerin sürdürülmesi açısından kritik öneme sahiptir (Gaglione ve ark., 2019). Günümüzde özellikle kalabalık kent merkezlerinde kullanıcıların değişen özellikleri kentten yararlanma konusunda adaletsizliklere yol açabilmektedir. Bu sebeple kentsel alanlardan eşit şekilde yararlanmanın, kaliteli ve sağlıklı bir çevreye sahip olmanın her bireyin hakkı olduğu göz önünde bulundurulmalıdır.

Yaya yolu yayaların kullanımına ayrılmış, taşıt trafiğine tamamen kapatılmış veya gerektiğinde belli taşıtların girmesine izin verilen yol anlamına gelmektedir (TS 12576, 2012). Yaya ortamındaki engeller sadece engellilerin güvenliği için risk oluşturmaz, aynı zamanda aktif ulaşım olanaklarını da sınırlar. Erişilebilirliğin sınırlandırılması, sağlık hizmeti ve rekreasyon alanlarına erişimin sağlanamaması ve istihdam için daha az fırsat gibi sayısız eşitsizliğe neden olurken (Hammel ve ark., 2015; Krahn, 2015; Bezyak, Sabella ve Gattis, 2017; Bellis ve ark., 2021), potansiyel olarak sosyal dışlanmaya da yol açabilmektedir. Bu nedenle, güvenli ve erişilebilir yaya yolları ile aktif ulaşım fırsatlarını artırarak, genel hareketliliği ve katılımı geliştirerek eşitliği etkileyebilirler (Osama & Sayed, 2017; NACTO, 2013).

Engelsiz Tasarım kapsamında yapılan çalışmalarda yararlanılan çeşitli standartlara ve kılavuzlara ulaşılmıştır. Konunun daha detaylı incelenmesi açısından literatürde yer alan terminolojiler ve tarihsel süreç araştırılmıştır.

Türk Dil Kurumu (TDK) sözlüğüne göre Engelli; "Doğuştan veya sonradan herhangi bir nedenle bedensel, zihinsel, ruhsal, duyuşsal veya sosyal yeteneklerini çeşitli derecelerde kaybetmiş, toplumsal yaşama uyum sağlama ve günlük gereksinimlerini karşılama güçlükleri çeken kimse" olarak tanımlanmaktadır (Url 1).

Uluslararası düzeyde yapılan çalışmalarda Dünya Sağlık Örgütü tarafından 1980 yılında International Classification Impairment, Disability and Handicap (ICIDH-1) adıyla bir sınıflandırma sistemi geliştirilmiştir. Bu çerçevede "Bozukluk (Impairment): Sağlık bakımından psikolojik, fizyolojik ve anatomik (fiziksel) yapı ve fonksiyonlarındaki eksiklik ve anormallik, Özürlülük (Disability): Bir yetersizlik sonucu normal tarzda veya normal

kabul edilen sınırlar içinde bir aktiviteyi gerçekleştirme becerisinde kısıtlılık veya yetersizlik, Engellilik (Handicap): Bozukluk veya engellilik nedeniyle, kişinin yaş, cinsiyet, sosyal ve kültürel faktörlere bağlı olarak kişiden beklenen rollerin kısıtlanması veya yerine getirilememesi" olarak sınıflanmakta ve tanımlanmaktadır (Çalık, 2004).

Dünya Sağlık Örgütü'nün 2022'de yaptığı tanımlamada ise; "Engellilik, serebral palsi, down sendromu ve depresyon gibi bir sağlık sorunu olan bireylerin olumsuz tutumlar, erişilemeyen ulaşım ve kamu binaları, sınırlı sosyal destek gibi kişisel ve çevresel faktörlerle etkileşiminden kaynaklanmaktadır" (Url 2).

5378 Sayılı Engelliler Hakkında Kanun'a göre; Engelli, "Doğuştan veya sonradan herhangi bir nedenle bedensel, zihinsel, ruhsal, duyuşsal ve sosyal yeteneklerini çeşitli derecelerde kaybetmesi nedeniyle toplumsal yaşama uyum sağlama ve günlük gereksinimlerini karşılama güçlüğü olan ve korunma, bakım, rehabilitasyon, danışmanlık ve destek hizmetlerine ihtiyaç duyan kişi" olarak ifade edilmektedir (Kolat, 2009: 33, Url 3, Anonim, 2011).

Birleşmiş Milletler Engelli Kişilerin Haklarına Dair Sözleşme'nin (UNCPRD) 9. maddesinde erişilebilirlik kavramı ele alınarak taraf ülkelerin engellerini kaldırılması, engellilerin çevrelerine, ulaşımına, kamu tesis-hizmetlerine ve bilgi-iletişim teknolojilerine erişmelerinin sağlanmasını gerekli kılmıştır. (Url 4).

2018'de Birleşmiş Milletler, Engellilik ve Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri hakkında ilk kez "Sürdürülebilir Kalkınma Hedeflerinin engelliler için ve engellilerle birlikte Gerçekleştirilmesine" ilişkin Engellilik ve Kalkınma Raporu'nu yayınlamıştır. Bu raporun 11. hedef maddesi, "şehirleri ve insan yerleşimlerini kapsayıcı, güvenli ve sürdürülebilir kılmak için çalışacağından, ayrıca engelliler için güvenli, kapsayıcı ve erişilebilir, yeşil ve kamusal alanlara evrensel erişim sağlanması" için çağrıda bulunmaktadır (Url 5).

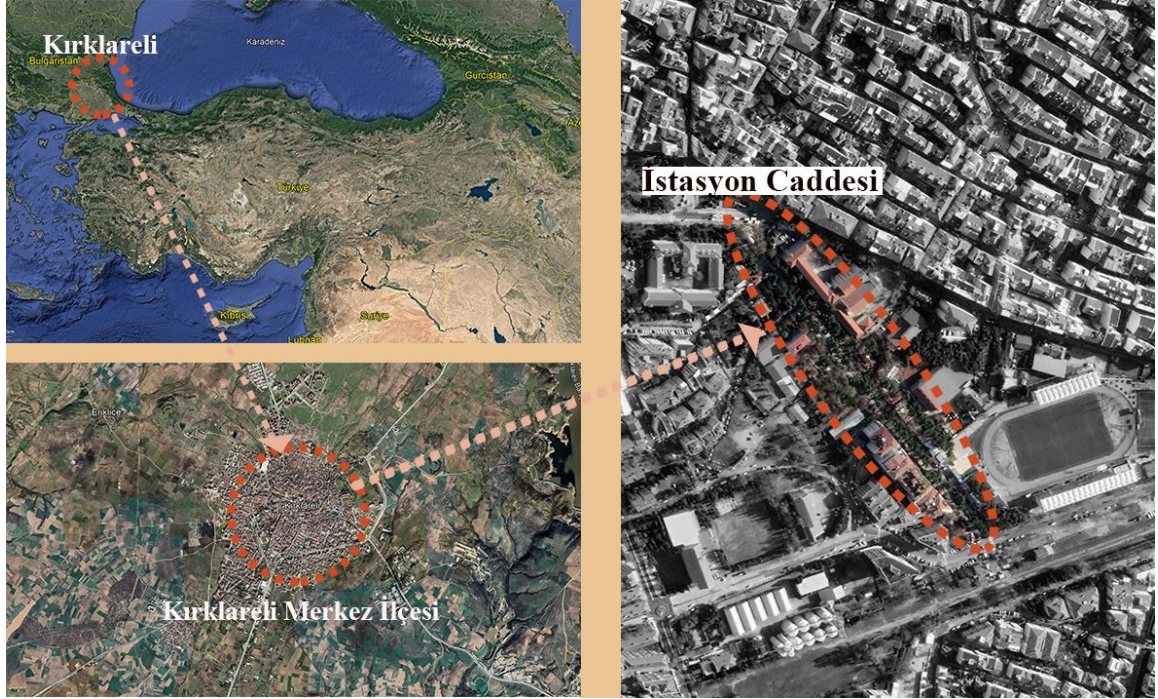
2. MATERYAL VE YÖNTEM

2.1. Materyal

İstasyon Caddesi Trakya Bölgesi'nin kuzey kesiminde bulunan Kırklareli İli'nin Merkez ilçesine bağlı Karakaş Mahallesi'nde yer almaktadır (Şekil 1). Kent merkezinin kuzey kısmında bulunan cadde yayalaştırılmıştır. Bu nitelikte alanların kent merkezinde eksikliğinin bulunması sebebi ile en çok tercih edilen ve kullanılan yaya aksı İstasyon Caddesi olarak öne çıkmaktadır. Çalışmanın ana materyalini, çalışma alanımızı oluşturan Kırklareli İli 'ne bağlı İstasyon Caddesi oluşturmaktadır.

Yardımcı materyal olarak;

- Kırklareli İli 'ne ait Halihazır Harita,
- İstasyon Caddesi'ne ait fotoğraflar,
- Görselleştirme çalışmalarında AutoCAD ve Photoshop programlarından yararlanılmıştır.



Şekil 1. Çalışma alanını oluşturan İstasyon Caddesi'nin kent içindeki konumu

İstasyon Caddesi kentin önemli odak noktalarından olan Vilayet Meydanı ile eskiden festival alanı olarak nitelendirilen ama günümüzde Millet bahçesi olarak yapımına başlanan İstasyonaltı mahalleleri arasında bir bağlantı niteliği taşımaktadır. Yapısal referanslar olarak ise İstasyon Gümrük Binası ile Kırklareli Vilayet Binası arasında kalan yaya aksı olarak nitelendirilebilir (Şekil 2).

İstasyon Caddesi'nin uzunluğu yaklaşık olarak 450 m dir. Topoğrafyası incelendiğinde caddenin güney sınırı olan Walldorf Caddesi ile kesişimi en alçak noktadır. En üst kotu ise kuzey sınırı olan Yüzüncü yıl caddesi sınırındır. Caddenin en düşük kotu 204 m ve en yüksek kotu 209 m dir. Caddenin ortalama eğimi %1-1,5 dir.

Günümüzde yayalaştırılmış olan İstasyon Caddesi'nin halihazır harita üzerinde belirlenen genişliği değişkenlik göstermekle birlikte ortalama 15 m dir. Cadde orta kısımda yer alan bitkiler ile iki ayrılmış ve bitkilerin bulunduğu yeşil alanın genişliği 3-3,5 m arasında değişmektedir. Yayaların kullanımına ayrılmış olan caddenin sağ ve sol kısımları 5-6 m arasında değişkenlik göstermektedir.

Çalışma alanında bulunan önemli tescilli yapılar;

- İstasyon Gümrük Binası
19. yüzyıl yapısıdır. Osmanlı mimari çağı olan yapı İstasyon Caddesi'nde yer almaktadır. Günümüzde Kırklareli İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü olarak kullanılmaktadır (Url 6).
- Kırklareli Vilayet Binası
20. yüzyıl idari yapısının mimari çağı Eski Cumhuriyet Dönemi'dir. 100. Yıl-İstasyon Caddelerinde yer almaktadır (Url 6). Taş ve betonarme malzemeden yapılan kagir bir yapıdır. Günümüzde de Vilayet Binası olarak kullanılmaktadır.



Şekil 2. İstasyon Caddesi ve yakın çevresi

Yoğun olarak kullanılan İstasyon Caddesi yılın farklı periyotlarında çeşitli amaçlarla rekreasyonel kullanımlara olanak sağlamaktadır. Bunlardan bazıları aşağıda sıralanmıştır.

Düzenli olarak;

- Yakın çevresinde tarihi mirasa sahip olması sebebiyle yerli ve yabancı turistler tarafından tercih edilmesi,
- Caddenin iki tarafının ticaret bölgesi yoğunluklu olması sebebiyle alışveriş amaçlı kullanımı,
- Geleneksel ürünlere yönelik satış birimleri bulunması ile tercih edilmesi,
- Toplanma alanı niteliği taşıması,
- Günlük olarak spor ve dinlenme amaçlı kullanımı,
- Sokak performans sanatçıları vb. sayılabilir.

Dönemsel olarak;

- Özel günlerde (resmi ve dini bayramlar, yeni yıl kutlamaları vb.) etkinlik alanı olarak kullanımı,
- Festival ve şenlik alanı olarak kullanımı,
- Konser, söyleşi ve miting alanı olarak kullanımı,
- Sergi alanı olarak kullanılmaktadır.

2.2. Yöntem

Yöntem olarak çalışma alanı olan İstasyon Caddesi farklı zamanlarda yerinde etüt edilerek incelenmiş ve gözlemlerde bulunulmuştur. Sonrasında bu kapsamda elde edilen veriler TS 12576 "Şehir İçi Yollar- Kaldırım ve Yaya Geçitlerinde Ulaşılabilirlik İçin Yapısal Önlemler ve İşaretlemelerin Tasarım Kuralları" çerçevesinde değerlendirilmiştir.

İstasyon Caddesi, TS 12576 çerçevesinde 9 alt başlık altında incelenmiştir. Bu başlıklar;

- Yaya Kaldırımları
- Rampalar
- Dış Mekanlardaki Merdivenler
- Yaya Geçitleri
- Kent Mobilyaları ve Donanımları
- İşaret ve İşaretlemeler
- Engelliler için Taşıt Park Yerleri
- Duraklar
- Bina Ana Girişleridir.















Çalışmanın bu kısmında alan etüdü ve yerinde gözlem yapılarak çeşitli zamanlarda çalışma alanına ait fotoğraflar çekilmiştir. Çekilen fotoğraflar ve gözlemlerden yararlanılarak TS 12576 çerçevesinde, çalışma alanı engelsiz tasarım kriterleri kapsamında değerlendirilmiş ve bu doğrultuda uygun olmayan alanların tespiti yapılmıştır.

İstasyon Caddesi ve belirlenen 9 kriter TS 12576 kapsamında uygunluk açısından incelenmiş ve tablolaştırılmıştır. Her kategori alt başlıkları ile birlikte değerlendirilerek, uygun bulunanlar (**u**), kısmen uygun bulunanlar (**k**) veya uygun olmayanlar uygun değil (**ud**) olarak belirlenmeler yapılmıştır. Bu doğrultuda alanın mevcut durumu ortaya konulurken, problem görülen alanlara dair fotoğraflara da yer verilmiştir.

3. BULGULAR

Alana ilişkin yerinde incelemeler ve fotoğrafların değerlendirmesi sonucunda oluşturulan yaya kaldırımlarına ilişkin değerlendirmeler Tablo 1'de yer almaktadır.

Tablo 1. TS 12576 standartları çerçevesinde İstasyon Caddesi'nin Yaya Kaldırımları başlığında incelenmesi.

Genişliği	u		
	k		
	ud		
Yüksekliği	u		
	k		
	ud		
Eğimi	u		
	k		
	ud		
Hareket Alanı <i>Yatay hareketler için dönme alanları</i> <i>Engel etrafında dönme alanları</i>	u		
	k		
	ud		
Yüzey Kaplaması	u		
	k		
	ud		
Hissedilebilir Yüzeyler	u		
	k		
	ud		
Güvenlik <i>(Rögar kapağı, ızgara, Park yeri)</i>	u		
	k		
	ud		
Yaya Kaldırımında Altyapı Düzenlemeleri	(Tablo 2'de yer almaktadır)		

İstasyon Caddesi Yaya Kaldırımları alt başlığında incelendiğinde yayalaştırılmış geniş bir aks özelliği taşımaktadır. Yaklaşık 15 m genişliğindeki aks, bitkiler ve kent mobilyaları ile yaya yönünü belirleyen nitelikte sağ ve sol olmak üzere ikiye ayrılmıştır. Yaya caddenin iki tarafını da kullanmaktadır. Drenaj sistemlerinin sağlanması ve yolda meydana gelmiş hasarlar sebebi ile yer yer yükseklik farklarına rastlanmaktadır. Caddenin ortalama eğimi %1-1,5 arasında değişkenlik göstermekle birlikte eğim olarak engelli bireylerin kullanımına uygunluk göstermektedir. Caddenin yüzey kaplamalarında farklı malzemelerden yararlanılmıştır. Aksın her iki tarafında da hissedilebilir yüzey döşemesi gözlemlenmiştir. Fakat bu döşemeler yer yer kesintiye uğramakta; özellikle rampa ve engel gibi önemli kısımlarda da hiç bulunmamaktadır. Rögar kapakları birbirinden farklı özellikler göstermekle birlikte tekerlekli sandalyeler için yükseklik farkından dolayı engel teşkil ederek engelsiz tasarım kriterlerine uygunluk göstermemektedir (Tablo 1).

İstasyon Caddesi'nin Yaya Kaldırımında Altyapı Düzenlemeleri başlığında incelenmesi sonucunda elde edilen değerlendirmeler Tablo 2'de yer almaktadır.


Tablo 2. TS 12576 standartları çerçevesinde İstasyon Caddesi'nin Yaya Kaldırımında Altyapı Düzenlemeleri başlığında incelenmesi

Yaya Kaldırımında Altyapı Düzenlemeleri	Bitkilendirme ve teknik donatı elemanları	u	
		k	
		ud	
	Bordür taşı	u	
		k	
		ud	
	Drenaj	u	
		k	
		ud	
	Kavşaklarda yaya kaldırımının genişliği	u	
		k	
		ud	

Yaya Kaldırımında Altyapı Düzenlemeleri incelendiğinde, İstasyon Caddesi kent merkezinde yer alan en geniş yeşil alanlardan biri olma özelliği taşımaktadır. Caddenin ortasında ve cadde doğrultusu boyunca devam eden iki sınırdaki bitkisel öğeler yer almaktadır. Büyük ağaçlar, çalılar ve yer örtücüler olmak üzere geniş çeşitlilik yelpazesine sahip olan cadde birçok canlı türüne ev sahipliği yapmaktadır. Caddenin orta kısmında yer alan bitkiler için ayrılan yetiştirme zonları bitkinin gelişimine oranla çok yetersiz kalmaktadır. Bu sebeple bitkilerin gövde gelişiminde ki düzensizlikler ve devrilme tehlikesi o bölgede güvenlik riskini de beraberinde getirmektedir. Ayrıca seçilen türlerden bazılarının yoğun kozalak üretmesi de yüksekte düşmeye bağlı güvenlik tehdidi oluşturabilecek diğer unsurlardan biridir (Tablo 2).

İstasyon Caddesi'nin Rampalar başlığında incelenmesi ile Tablo 3 oluşturulmuştur.


Tablo 3. TS 12576 standartları çerçevesinde İstasyon Caddesi'nin Rampalar başlığında incelenmesi

Rampalar	Rampalarda genişlik	u	
		k	
		ud	
	Rampalarda eğim	u	
		k	
		ud	
	Rampalarda yüzey kaplaması	u	
		k	
		ud	
	Rampalarda güvenlik	u	
		k	
		ud	

Rampalar alt başlığı incelendiğinde, 450 m uzunluğundaki caddenin Engelsiz tasarım kriterlerine en uygun olan özelliklerinden biri, ortalama eğimin %1-1,5 arasında olmasıdır. Bu sebeple İstasyon Caddesi tekerlekli sandalye kullanan engelli bireylerin hareket kabiliyeti için ideal değerlere sahiptir. Caddenin kamusal alanlara veya durak gibi bağlantılara erişiminde yararlanılan rampalarda eğim %2'nin üstüne çıkmamaktadır. Eğim olarak uygun bulunan rampalardan bazılarında genişlik ve hareket alanı ile ilgili olarak problemlere rastlanmaktadır. Rampaların ortasında bölücü ve engelleyici niteliklerde bitkiler ve kent mobilyalarına rastlanabilmektedir.

İstasyon Caddesi'nin Dış Mekanlardaki Merdivenler başlığında incelenmesi ile Tablo 4 oluşturulmuştur.


Tablo 4. TS 12576 standartları çerçevesinde İstasyon Caddesi'nin Dış Mekanlardaki Merdivenler başlığında incelenmesi.

Dış Mekanlardaki Merdivenler	Merdivenin boyutları	u	
		k	
		ud	
	Merdivenlerde yüzey kaplaması	u	
		k	
		ud	
	Merdivenlerde güvenlik	u	
		k	
		ud	

Cadde üzerinde bulunan bütün alanlara ulaşımında rampa ile çözümlenmeler sağlanmıştır. Vilayet Meydanı'nın karşında yer alan otobüs durağından İstasyon Caddesi'ne doğru giriş yapılırken iki basamaklı merdiven ve hemen yanında yer alan rampa çözümüne rastlanmıştır. Merdiven genişlikleri ve yüksekliği engelsiz tasarım kriterlerine uygunken, korkuluk, hissedilebilir yüzey ve kaydırmaz şeritlerin yer almaması sebebi ile güvenlik kriterlerine uygun bulunmamıştır (Tablo 4).

İstasyon Caddesi'nin Yaya Geçitleri başlığında incelenmesi ile Tablo 5 oluşturulmuştur.

Tablo 5. TS 12576 standartları çerçevesinde İstasyon Caddesi'nin Yaya Geçitleri başlığında incelenmesi.

Yaya Geçitleri	Işık kontrollü (sinyalize) hemzemin yaya geçidi	<i>Bulunmamaktadır</i>	
	Işık kontrolsüz hemzemin yaya geçitleri	u	
		k	
		ud	
	Hemzemin yaya geçitlerinde yüzey kaplamaları	u	
		k	
ud			
Hemzemin yaya geçitlerinde güvenlik	u		
	k		
	ud		
Yaya alt ve üst geçitleri	<i>Bulunmamaktadır</i>		

İstasyon Caddesi ile doğrudan ilişkili olan 4 hemzemin yaya geçidi bulunmaktadır. Bütün yaya geçitleri rampa ile başlamaktadır. Yaya geçitlerinde ışık kontrolü yoktur. Yüzey kaplamaları asfalttır. Yaya geçitlerinde hissedilebilir yüzey ile işaretlemeler bulunmamaktadır. İstasyon Caddesi ile İstasyon Binası arasında yer alan yaya geçidi aynı zamanda araçlar için kasis niteliğindedir. Herhangi bir güvenlik önlemi yoktur (Tablo 5).

İstasyon Caddesi'nin Kent Mobilyaları ve Donanımları başlığında incelenmesi ile Tablo 6 oluşturulmuştur.

Tablo 6. TS 12576 standartları çerçevesinde İstasyon Caddesi'nin Kent Mobilyaları ve Donanımları başlığında incelenmesi.

Kent Mobilyaları ve Donanımları	Yaya kaldırımında bulunan dinlenme alanları/bankları	u	    
		k	
		ud	
	Çöp kutuları	u	
		k	
		ud	
	Çeşmeler	u	
		k	
		ud	
Halka açık telefon kulübeleri	<i>Bulunmamaktadır</i>		
Halka açık tuvaletler	<i>Bulunmamaktadır</i>		

İstasyon Caddesi'nde yer alan oturma birimleri çeşitliliği çok sınırlıdır. Bunlardan ilki; ortası pano, diğer iki tarafı oturma birimi özelliği taşıyan ahşap malzemeden yapılmış donatı elemanlarıdır. En çok karşılaşılan diğer birim ise 2 veya 3 kişinin kullanabileceği beton malzemeden yapılmış oturma ve sırt kısımları ahşaptan oluşsan banklardır. Alanda halka açık tuvalet ve telefon kulübelerine rastlanmamıştır. Tuvaletler genellikle ticaret birimleri içerisinde özel olarak bulunmaktadır. Bitkiler doğrudan toprakta yetiştirildiği gibi ayrıca aks üzerinde saksılar içerisinde de gözlemlenmiştir. Ayrıca caddenin istasyon binası tarafında yer alan çıkışında tarihi bir çeşme de yer almaktadır (Tablo 6).

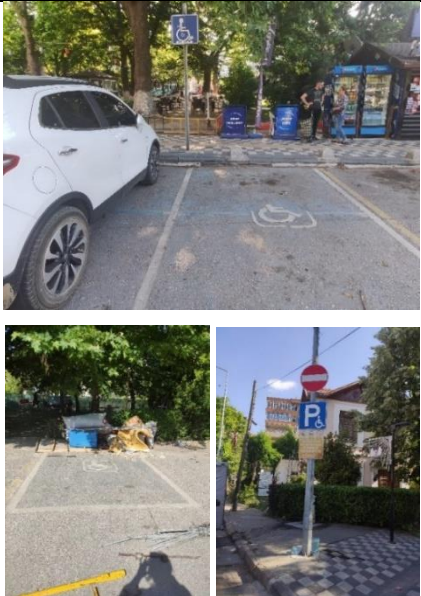
İstasyon Caddesi'nin İşaret ve İşaretlemeler başlığında incelenmesi ile Tablo 7 oluşturulmuştur.

Tablo 7. TS 12576 standartları çerçevesinde İstasyon Caddesi'nin İşaret ve İşaretlemeler başlığında incelenmesi.

İşaret ve İşaretlemeler	Engellilere ait işaretler ve levhalar	u		
		k		
		ud		
	Bilgilendirme işaretleri	u		
		k		
		ud		
	Yönlendirme işaretleri	u		
		k		
		ud		

İstasyon Caddesi'nde hissedilebilir yüzey dışında engelli bireylere yönelik herhangi bir uygulamaya rastlanmamıştır. Cadde üzerinde reklam panoları, kurallar ve yönlendirici tabelalar yer almaktadır. Bu tabelaların hepsi birbirinden farklı malzemelerden üretilmiş farklı formlarda birimlerdir. Herhangi bir sinyalizasyon sistemine rastlanmamıştır (Tablo 7). İstasyon Caddesi'nin Engelliler İçin Taşıt Park Yerleri başlığında incelenmesi ile Tablo 8 oluşturulmuştur.


Tablo 8. TS 12576 standartları çerçevesinde İstasyon Caddesi'nin Engelliler İçin Taşıt Park Yerleri başlığında incelenmesi.

Engelliler İçin Taşıt Park Yerleri	Park yerlerinin konumu	u	
		k	
		ud	
	Park yerlerinin boyutları	u	
		k	
		ud	
	Park yerlerinde işaretlemeler	u	
		k	
		ud	
	Mevcut otoparklarda iyileştirme	u	
		k	
		ud	

İstasyon Caddesi ile ilişkili en yakın mesafede 1 kişilik engelli araç park yeri bulunmaktadır. Yakın çevresinde ise iki adet 2 kişilik engelli araç otoparkı yer almaktadır. Toplamda 5 kişilik engelli otoparkı bulunurken uzaklık açısından 4 araçlık otoparkın kullanıcı sayısı açısından yetersiz olduğu gözlemlenmiştir. Otoparklarda işaretlemeler yer almaktadır. Mevcut otoparklarda herhangi bir iyileştirme çalışması mevcut değildir (Tablo 8).

İstasyon Caddesi'nin Duraklar başlığında incelenmesi ile Tablo 9 oluşturulmuştur.

Tablo 9. TS 12576 standartları çerçevesinde İstasyon Caddesi'nin Duraklar başlığında incelenmesi.

Duraklar	Otobüs Durakları	u	
		k	
		ud	
	Duraklarda Bilgilendirme İşaretleri	u	
		k	
		ud	

İstasyon Caddesi civarında bulunan durakların hepsi benzer özellikler göstermektedir. Üst örtülü bekleme alanları olan durakların yolcu indirme ve bindirme alanları engelsiz tasarım kriterlerine uygun değildir. Hissedilebilir yüzey bulunmazken aynı zamanda uygun rampa çözümleri de yapılmamıştır. Sinyalizasyon sistemleri yoktur (Tablo 9).

İstasyon Caddesi'nin Bina Ana Girişleri başlığında incelenmesi ile Tablo 10 oluşturulmuştur.

Tablo 10. TS 12576 standartları çerçevesinde İstasyon Caddesi'nin Bina Ana Girişleri başlığında incelenmesi.

Bina Ana Girişleri	Kamu Binaların Ana girişleri	u	
		k	
		ud	
	Ticari Binaların Ana girişleri	u	
		k	
		ud	
	Eğitim Binaların Ana girişleri	u	
		k	
		ud	

Kamusal ve özel yapıların girişleri rampalar ile çözümlenmiştir. Rampa eğimleri ve genişlikleri genellikle uygun olmakla birlikte bazı alanlarda kullanıma veya uygulamaya bağlı olarak aksaklıklara rastlanmaktadır (Tablo 10).

4. TARTIŞMA VE SONUÇ

Çalışma kapsamında İstasyon Caddesi TS 12576 standardı çerçevesinde incelenmiştir. Hem tarihi çevrede olması sebebiyle özel tasarım kararları gerektirmesi hem de yayaların en yoğun kullandığı aks olması Kırklareli İli için caddenin önemini ortaya koymaktadır. Yoğun kullanıma sahip bu caddenin engelli bireyler için de erişim olanaklarının sınırlandırılmaması önem arz etmektedir.

İstasyon Caddesi TS 12576 kapsamında Yaya Kaldırımları, Rampalar, Dış Mekanlardaki Merdivenler, Yaya Geçitleri, Kent Mobilyaları ve Donanımları, İşaret ve İşaretlemeler, Engelliler için Taşıt Park Yerleri, Duraklar ve Bina Ana Girişleri başlıklarında yapılan incelemeler sonucunda oluşturulan tablolara göre;

- Yaya kaldırımları güvenlik ve altyapı düzenlemerinde Bitkilendirme ve teknik donatı elemanları, bordür taşı ve drenaj bakımından uygun bulunmamıştır.
- Rampaların güvenlik altbaşlığında uygun olmadığı tespit edilmiştir.
- Dış mekanlardaki merdivenlerin güvenlik altbaşlığında uygun olmadığı tespit edilmiştir.
- Yaya geçitleri başlığında, ışık kontrollü (sinyalize) hemzemin yaya geçidi, ışık kontrolsüz hemzemin yaya geçitleri, hemzemin yaya geçitlerinde yüzey kaplamaları, hemzemin yaya geçitlerinde güvenlik altbaşlıklarının uygun olmadığı tespit edilmiştir. Alanda yaya alt ve üst geçitleri bulunmamaktadır.
- Kent Mobilyaları ve Donanımları başlığında Yaya Kaldırımında Bulunan Dinlenme Alanları/Bankları altbaşlığının uygun olmadığı tespit edilmiş, Halka açık telefon kulübeleri ve Halka Açık Tuvaletler cadde üzerinde yer almamaktadır.
- İşaret ve İşaretlemeler başlığında Engellilere ait işaretler ve levhalar, Bilgilendirme işaretleri, Yönlendirme işaretleri altbaşlıklarının uygun olmadığı tespit edilmiştir.
- Engelliler İçin Taşıt Park Yerleri başlığında Park yerlerinin konumu, Park yerlerinin boyutları, Park yerlerinde işaretlemeler, Mevcut otoparklarda iyileştirme altbaşlıklarının uygun olmadığı tespit edilmiştir.
- Duraklar başlığında Otobüs Durakları ve Bilgilendirme İşaretlerinin uygun olmadığı tespit edilmiştir.

Tüm yayaların şehir içi yollarda günlük yaşamlarını engelsiz sürdürebilmeleri ve bağımsız, rahat ve güvenli ulaşabilirliklerinin sağlanması için gerekli düzenlemeler yapılmalıdır. Bu çerçevede yaya odaklı ve engelsiz tasarımlarda özellikle yoğunluklu olarak kullanılan alanlar engellerden arındırılmalı, kolaylaştırıcı çözümler ile yayalar kent hayatına daha fazla dahil edilmelidir.

Günlük yaşantıda kentlerde sıklıkla kullanılan kaldırımlar, yaya geçitleri, duraklar, kent mobilyaları vb. bütün kent bileşenleri insanların eşit derecede yararlanabileceği düzeyde tasarlanmalıdır. Bu sebeple gerekli müdahaleler, oldukça yol gösterici olan engelsiz tasarım standartları referans alınarak gerçekleştirilmelidir. Üzerinde durulması gereken bir diğer konu da engelli bireylerin alana gelmesini teşvik edecek diğer unsurları barındırma kapasitesidir. Çözümlerinde rahat ve kullanışlı kişilerin dinlenmesine olanak sağlayan, ulaşılabilirliği kolaylaştırma yönünde kararlar alınması oldukça faydalı olacaktır.

Engelsiz tasarımda görme, işitme ve hareket kısıtlılığı bir bütün olarak ele alınmalı ve geçici engel durumları da göz önünde bulundurulmalıdır. Bu bağlamda işaretleme ve bilgilendirme amacıyla kullanılan donatılarda da engelsiz tasarım standartlarına uygunluk sağlanmalıdır. Levha ve panolarda yapılan düzenlemelerde sesli uyarı sistemleri, titreşim ve sinyalizasyon, iri puntolu işaretlemeler ulaşımda güvenliği sağlamak açısından önem taşımaktadır.

Kentler herkes içindir. Bu bağlamda engelli bireylerin ulaşabilirliklerini kolaylaştırmak üzere yapılan düzenlemelerin diğer yayaların kullanımını zorlaştırmayacak şekilde tasarlanması da önem taşımaktadır. Diğer yandan noktasal veya bölgesel düzenlemeler ile sınırlı alanların engelsiz tasarıma uygun olarak düzenlenmesi de ayrıştırılmış mekanlar oluşumuna sebebiyet verecektir. Bu noktada en doğru çözümler herkese eşit derecede hizmet eden bütünleştirici mekanlar ile sağlanabilir.

Bu çalışma kapsamında incelenen altbaşlıkların gerekli düzenlemeler ile uygun hale getirilmesi engelli bireylerin alanı kullanma güvenliğini arttıracığından olumlu yönde bir etki yaratacaktır.

5. KAYNAKLAR

- Anonim. (2012). TS 12576 Şehir İçi Yollar-Kaldırım ve Yaya Geçitlerinde Ulaşılabilirlik İçin Yapısal Önlemler ve İşaretlemelerin Tasarım Kuralları. *Ankara: Türk Standardları Enstitüsü.*
- Anonim (2011). Engelliler için evrensel standartlar kılavuzu. *Erişim adresi: <https://www.scribd.com/doc/219143511/Engelliler-Icin-Evrensel-Standartlar-Kilavuzu>.*
- Anonim. (1991). TS 9111-Özürlü İnsanların İkamet Edeceği Binaların Düzenlenmesi Kuralları. *Ankara: Türk Standardları Enstitüsü.* Erişim adresi: <https://www.tofd.org.tr/Images/ts-9111-2011.pdf>
- Bellis, R., Buthe, B., Guglielmone, M., Rahman, B., & Davis, S. L. (2021). Dangerous by Design 2021. doi:<https://smartgrowthamerica.org/wp-content/uploads/2021/>
- Bezyak, J. L., Sabella, S. A., & Gattis, R. H. (2017). Public transportation: an investigation of barriers for people with disabilities. *Journal of Disability Policy Studies*, 28(1), 52-60.
- Çalık, S. (2004). Özürlülüğün ölçülmesinde metodolojik yaklaşımlar ve 2002 Türkiye özürlüler araştırması. *Öz-Veri Dergisi*, 1(2), 303-331.
- Gaglione, Federica & Gargiulo, Carmela & Zucaro, Floriana. (2019). ELDERS' QUALITY OF LIFE. A METHOD TO OPTIMIZE PEDESTRIAN ACCESSIBILITY TO URBAN SERVICES. *TeMA - Journal of Land Use, Mobility and Environment*. 3. 295-312. 10.6092/1970-9870/6272.
- Hammel, J., Magasi, S., Heinemann, A., Gray, D. B., Stark, S., Kisala, P. & Hahn, E. A. (2015). Environmental barriers and supports to everyday participation: a qualitative insider perspective from people with disabilities. *Archives of physical medicine and rehabilitation*, 96(4), 578-588.
- Kolat, S. (2009). *Avrupa Birliği Sosyal Politikası Çerçevesinde Özürlülere Yönelik Ayrımcılıkla Mücadele ve Türkiye'deki Yansımaları (Uzmanlık Tezi)*. T.C. Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığı Yayınları (<https://www.aile.gov.tr>), Ankara.

- Krahn, G. L., Walker, D. K., & Correa-De-Araujo, R. (2015). Persons with disabilities as an unrecognized health disparity population. *American journal of public health, 105*(S2), S198-S206.
- NACTO., I. (2013). *Urban street design guide*. Washington, DC: Island Press/Center for Resource Economics.
- Osama, A., Sayed, T., 2017. Evaluating the impact of connectivity, continuity, and topography of sidewalk network on pedestrian safety. *Accident; analysis and prevention*. 107, 117–125. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2017.08.001>.
- Url1-TDK (Türk Dil Kurumu) (2022). *Genel Açıklamalı Sözlük*. Ankara: TDK Yayınları. <https://sozluk.gov.tr/> Erişim tarihi 30 Mayıs 2022
- Url2-WHO (World Health Organisation) (2022). Erişim adresi: https://www.who.int/health-topics/disability#tab=tab_1 Erişim tarihi 30 Mayıs 2022
- Url3- <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.5378.pdf>. Erişim tarihi 30 Mayıs 2022
- Url4-<https://www.un.org/development/desa/disabilities/convention-on-the-rights-of-persons-with-disabilities/the-convention-in-brief.html>. Erişim tarihi 30 Mayıs 2022
- Url5- <https://www.un.org/development/desa/disabilities/about-us/sustainable-development-goals-sdgs-and-disability.html>. Erişim tarihi 30 Mayıs 2022
- Url 6- <http://www.kirklareli.gov.tr/kirklareli-kultur-varliklari>. Erişim tarihi 30 Mayıs 2022