



Lale Güremen, Okan Murat Dede
Amasya University, Amasya-Turkey
lguremen@gmail.com; okandede@gmail.com

DOI	http://dx.doi.org/10.12739/NWSA.2019.14.3.2A0171	
ORCID ID	0000-0002-7665-9296	0000-0003-2109-5435
CORRESPONDING AUTHOR	Lale Güremen	

ENGELLİLERİN ERİŞİM GÜÇLÜKLERİ: AMASYA KENT MERKEZİ MUSTAFA KEMAL PAŞA CADDESİ ÖRNEĞİ

ÖZ

Bu çalışmada, kentteki dezavantajlı gruplardan bedensel ve görme engellilerin kent merkezi özelinde kentsel mekânlara erişebilirliği, Amasya kenti örneği üzerinden tartışılmaktadır. Çalışma; Amasya kent merkezinin ana arteri olan Mustafa Kemal Paşa Caddesi bu caddeye bağlanan ara sokakların engelli kullanımı açısından değerlendirilmesini amaçlamaktadır. Araştırmanın yöntemi; saha araştırmasında yürütülen yerinde gözlem, inceleme ve tespitlerle beraber fiziksel ve görme engellilerle yapılan anket uygulamasını kapsamaktadır. Anket sonuçları ve gözlem sonuçları karşılaştırılarak engelliler açısından olumsuzluk içeren mekânsal durumlar saptanmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Engellilik, Kentsel Mekân, Erişilebilirlik, Kent Merkezi, Amasya

ACCESIBILITY DIFFICULTIES OF DISABLED PEOPLE: EXAMPLE OF MUSTAFA KEMAL PAŞA AVENUE IN AMASYA CITY CENTER

ABSTRACT

In this study, the access of physically disabled and visionally impaired people to urban spaces in the city center, is discussed through the example of Amasya city. The study is aimed to evaluate the use of Mustafa Kemal Paşa Avenue and crossing streets by the use of disabled people. Method of research includes the survey having observations, examinations and observations carried out in the field research, as well as a questionnaire for the physically and visually impaired. By comparing the results of the survey and the results of the observations, it was tried to determine the spatial situations which have negative impacts on the use and access of disabled people.

Keywords: Disability, Urban Space, Accessibility, City Center, Amasya

How to Cite:

Güremen, L. ve Dede, O.M., (2019). Engellilerin Erişim Güçlükleri: Amasya Kent Merkezi Mustafa Kemal Paşa Caddesi Örneği, **Technological Applied Sciences (NWSATAS)**, 14(3):80-97, DOI:10.12739/NWSA.2019.14.3.2A0171.

1. GİRİŞ (INTRODUCTION)

Dünya Sağlık Örgütü (WHO) engelliliği, insanlarda normal aktivitelerin yerine getirilmesindeki eksiklik ya da sınırlılık olarak tanımlamaktadır [1]. Dünya Sağlık Örgütü'nün uzantısı olan ICIDH (International Classification of Impairments, Disabilities and Handicaps) tarafından genişletilmiş tanımına göre ise; engellilik kavramı, "sakatlık" sonucu bir insanın normal kabul edilenleri yapabilmesinde ve belli bir tavırda beklenen aktivitelerini sergilemesinde gerekli olan performansını gösterme yeteneğindeki yoksunluk ve/veya sınırlılık olarak tanımlanmaktadır [2]. Coleman ise "engellilik" kavramına zihinsel ya da fiziksel sakatlığı değil, bir engellenmişliğin ifadesi olarak yaklaşım yapmaktadır [3]. Bu yaklaşıma başka bir bakışla Morris'in yaklaşımı ise, engelli bireyin, bulunduğu sosyal organizasyon ve kültürel çerçeve uyarınca "nasıl engellendiği" önemlidir. Bu bağlamda Kentlerin sosyal yaşamın gerekli kıldığı eylem ve aktivitelerin bütünlüğünü gözeterek gerçekleştirmede kamusal mekanlar temel rolü üstlenmektedir. O halde kentlerin herkes için erişilebilir olması bir ideal olarak önem kazanmıştır. "Herkes için Erişilebilir Kent" ideali aslında kentte yaşayan dezavantajlı grupların (kadın, yaşlı, çocuk, engelli vb.) diğer bireyler gibi kentsel hizmetlerden faydalanmaları hakkı anlamına gelmektedir yaklaşımı geliştirilmiştir [4]. Kentsel mekan kullanımı ve erişilebilirlik ile ilgili olarak literatürde birçok önemli çalışma bulunmaktadır.

Madanipour (2000) çalışmasında; kamusal mekanı tüm insanların erişimine izin veren ve içerisinde çeşitli etkinlikleri barındıran bir yer olduğu ve kullanıcılarının hakları üzerine durmuştur [5].

Miller ve arkadaşları, kamusal kentsel mekanların yalnızca fiziksel birer varlık olmadığını fakat; farklı fikir, etkinlik ve çevreleri içerdiğini, toplumun tamamı tarafından erişilebilir ve eylem özgürlüğüne izin verir olması ve bu konuda kullanıcıların hakları üzerinde durmuşlardır [6].

Burton ve Mitchell (2006) çalışmalarında; Kentsel mekanların sahip olması gereken özellikleri Ulaşılabilirlik, erişilebilirlik yönüyle ele alırken, tasarım ilkeleri yönüyle de kapsayıcı olması aşinalık, okunabilirlik, ayırt edicilik, konfor ve güven hissi bağlamında değerlendirmişlerdir [7].

Parkinson (2009), kentsel mekanların herkes tarafından kullanılabilir olmasının gerekliliği üzerinde durduğu çalışmasında; "erişilebilir kentsel mekanları" kontrol mekanizmaları aracılığıyla, erişimin ve kullanımın kısıtlanmadığı, herkesin özgürce kullanma hakkına sahip olduğu mekanlar olarak tanımlamıştır [8].

Lynch, çalışmasında; kullanım özgürlüğü ve kontrole dair tartışmaların mekânsal hakların beş boyutu olan bulunma, kullanım ve eylem, tahsis etme, değişim ve kullanma yetkisi üzerinden okumakla mümkün olabileceği savını tartışmaya açmıştır [9].

Preiser ve Smith (2010), çalışmalarında, kentsel alanlar kullanımı ve tasarımında kamusal alan kullanımında yönlendirmeyi ve okunabilir odak noktalarını erişilebilirlik yönüyle değerlendirmişler ve Bu özelliklere sahip kentsel mekanları, tasarım nitelikleri yönüyle iyi ve doğru olarak değerlendirmişlerdir [10].

Carr ve arkadaşlarına (1992) göre; yeniden adlandırdıkları erişim kavramını, eylem özgürlüğü sahiplenme, değişim, sahiplik (mülkiyet ve kullanma) yetkisi üzerinden değerlendirirken, kentsel kamusal mekandaki hakların kontrol üzerindeki bileşenleri olarak da tanımlanabileceğini, kaldırımlar, merdiven gibi bazı elemanların fiziksel bariyerler yaratarak bazı grupların mekana erişimini de kısıtlamakta olduğunu, bebek arabası, tekerlekli sandalye



kullananların ya da yaşlıların bu tür mekanları kullanamadığı sonucuna varmışlardır [11].

Ewing ve Cervero (2010) çalışmalarında; kentsel mekanlara erişilebilirlik yönüyle; kentte yaşayanların yeşil alanlara erişiminin sağlanması için öncelikli olarak paradigmanın değiştiğini ve artık kent planlama konusunda "erişilebilirlik" temelli bir yaklaşımın savunulması ve uygulanması gerektiğini vurgulamışlardır [12].

Ersoy (2009) çalışmasında, kent planlamasında erişilebilirlik yaklaşımının yaşam koşullarını iyileştireceği sonucuna varmıştır [13].

Kaplan ve arkadaşları (2011) çalışmalarında, "kentsel toplumsal ve fiziksel çevrenin düzenlenmesi, planlama ve tasarım aşamasından itibaren, tüm engelliler dahil, bütün insanların kullanım ve erişilebilirlik gereksinimlerini karşılayacak biçimde, erişilebilir ve kullanışlı olarak düzenlenmesi" gerekliliği üzerinde durmuşlardır [14].

Demirkan'ın (2015) tanımına göre; "kentsel mekanlar, insanın yaşam kalitesini, sağlık, güvenlik ve refahını en üst düzeyde karşılamalıdır. Yaşamın tüm aşamalarında İnsanın insanla ve insanın nesneyle olan ilişkileri, tasarlanan mekanlarda gerçekleşir. Tasarımcının görevi, bireyin özellikleri doğrultusunda gereksinimlerini en iyi şekilde karşılayacak olan ve etkinliklerini kolaylıkla yapılabileceği mekanları oluşturmaktır" [15].

Kentsel yaşamda tasarım ve planlama yolu ile farklı grup ve statülere dahil bireylerin başkalarına ihtiyaç duymadan çeşitli yapılara ve açık alanlara ulaşabilmeleri ve bunları kullanabilmeleri sağlanmalıdır [15]. Tasarım ve planlama, insanın yaşam kalitesini, sağlık, güvenlik ve refahını en üst düzeyde karşılayabilmelidir.

Bu bağlamda mimarlık ve kent planlama toplumdaki tüm bireylerin erişilebilirliğini ve konforunu sağlamak üzerine temellendirilmelidir. Tüm açık ve kapalı kamusal alanlarda erişilebilirlik tedbirlerinin alınması, yalnızca engelliler için toplumun bütün bireyleri için de önem arz eden bir gerekliliktir.

Malkoç'a (2013) göre; "kentlerde engelsiz yapılı çevrenin oluşturulması için; açık alanlar, kaldırımlar, rampalar, merdivenler, yaya geçitleri, taşıt park yerleri, açık yeşil alanlar, kent mobilyaları, binalar (bina girişleri, bina içi yatay dolaşım, bina içi dikey dolaşım), toplu taşıma hizmetleri (taşıtlar, duraklar, istasyonlar) ile bilgilendirme, işaretleme ve duyumsanabilir yüzeylerin tasarımlarının uygulamalarının ayrıntılı olarak düşünülmesi, tasarım ve uygulamaya yön verecek standart, ölçü, ilke ve kurallara uygun olarak oluşturulması" gerekmektedir [16].

2. ÇALIŞMANIN ÖNEMİ (RESEARCH SIGNIFICANCE)

Kaliteli yaşanabilir bir çevre; toplumda yer alan her kesimin, her bireyin dışlanmadan erişebildiği açık alanlar, yapılar ve ulaşım izlerinden oluşan bütünlüğü ifade etmektedir. Herhangi bir kentsel mekanda planlama veya tasarım, dezavantajlı gruplara verdiği haklar boyunca kalite kazanır. Engellilik, bazı bedensel dezavantajlar nedeniyle insan hayatı için temel veya yardımcı bazı fonksiyonları yerine getirememektir. Kentte yaşayan engelliler açısından erişilebilirlik sağlandığında herkes için kentsel yaşam kalitesi iyileştirilmiş olacaktır.

Kentsel yaşam kalitesi ve yaşanılabilirlik açısından tüm dünyada engelli bireylerin toplumun önemli bir bölümünü oluşturduğu dikkate alındığında engelli bireylerin mekânsal ihtiyaçlarının doğru şekilde analiz edilerek kentsel dış mekânların planlamasında, planlama-tasarım-uygulama süreçlerin de erişilebilir, kullanılabilir ve yaşanılabilir olması gerekliliği üzerine bir yaklaşımın benimsenmesi ve ele alınması gerekliliği kendini göstermektedir. Özellikle kamusal



dış mekânlarda görülen kot farkları, standartlara uygun olmayan eğim ve genişlikteki rampalar, alt ve üst geçitlerde rampa veya asansörün olmaması, taşıt yollarının öncelikli olması, kullanılan malzemelerin nitelik ve tür yönünden yetersizliği, kentsel donatı elemanlarının ergonomik ve standartlara uygun olarak tasarlanmamış ve uygulanmamış olması gibi etkenler, engelli bireylerin kent içindeki rollerini pasifleştirici bir etki yaratmaktadır. Bununla birlikte bedensel, zihinsel, ruhsal, duygusal ve/veya sosyal gelişimlerinde de olumsuzluklara neden olmaktadır. Tüm bireyler kentsel dış mekânları her yönüyle ve yoğun olarak kullanabilmeli ve yaşayabilmelidir. Bu noktada kentsel dış mekânların herkes için erişilebilir ve okunaklı kılınması, aynı zamanda herkes için çekici, güvenli, etkin kullanılabilen mekânlar olarak düzenlenmesi kentlerin herkes için daha yaşanabilir kılınmasının bir gereğidir. Bu çalışma; "Kentte yaşayan tüm bireylerin sağlıklı, güvenli ve mutlu bir şekilde yaşam sürmeleri için erişilebilir, kullanılabilir ve paylaşılabilir bir planlama-tasarım anlayışı benimsenmelidir" hipotezi üzerine kurgulanmıştır. Bu amaçla; Amasya kent merkezi özelinde; çalışma alanı olarak belirlenen Amasya taşıt ve yaya trafiğinin merkezi konumundaki Mustafa Kemal Paşa Caddesi ve bu ana caddeye açılan sokaklar engellilerin erişimi ve karşılaştıkları sorunlar açısından incelenmiştir. Öncelikli olarak kent merkezinin en yoğun olarak kullanıldığı aks üzerinde taban elemanları (yaya yolları, merdivenler, rampalar), açık otoparklar, bina girişleri erişilebilirlik yönüyle engellilere yönelik olarak belirlenen standartlara uygunlukları araştırılmış ve mevcut durum ortaya konulmuştur.

Bu çalışmanın bir başka önemi de; Amasya kent merkezinde yaşayan engellilerin genel anlamda kentsel mekanda, özelde ise kent merkezinde karşılaştıkları mekânsal sorunlar ve zorlukların anket yolu ile belirlenmesi ve elde edilen sonuçların engelliler açısından mekandaki erişim sorunlarının bizzat yerinde gözlem metodu ile tespit edilerek anket çalışması bulguları ile doğrulanması üzerine kurgulanmıştır.

Bu çalışma kapsamında uluslararası ve ulusal literatürde engellilerin kentsel mekan kullanımlarının çeşitli yönlerden ele alan araştırmacıların değerlendirmeleri ve vardıkları sonuçlar ile standart ve kılavuzlarda yer alan temel bilgiler saha çalışması bağlamında sentezlenmiştir. Amasya kent merkezinin ana arterini oluşturan Mustafa Kemal Paşa Caddesinde yerinde gözlemler sonucu elde edilen bulgular ise; Amasya kentinde ikamet eden bedensel ve görme engelli bireylerin kentsel mekan kullanımlarında karşılaştıkları erişim güçlüklerine ilişkin anket çalışması sonuçları ile birlikte değerlendirilmiştir.

3. MATERYAL VE METOD (MATERIAL AND METHOD)

Kentsel mekanların kullanıcı ihtiyaçlarına göre tasarlanmaları esastır. Toplumda yer alan engelli bireylerin ihtiyaçları toplumun diğer bireylerine göre farklı ve ayrıcalıklı olmakla birlikte bu ihtiyaçlar karşılandığında bu durum, toplumun bütününe olumlu olarak yansımaktadır. Bununla beraber, kentsel mekânların ve yapıların pek çoğu engelli kullanıcılar için uygun mekânsal özellikler taşımamaktadır. Bu durum, engellilerin kentsel mekânı kullanımını olumsuz etkilemektedir.

Bu çalışmanın uygulandığı alan olan Mustafa Kemal Paşa Caddesi ve bu caddeye açılan ara yollar, Amasya kentinin ticaret ve iş merkezini oluşturmaktadır. Çalışma kapsamında yerinde gözlem metodu dahilinde Mustafa Kemal Paşa Caddesinin 600 metrelik kısmı ve bu Caddeye açılan ara sokaklar üzerinde rampalar, izler, bina girişleri, merdivenler, kaldırımlar, duraklar, işaret ve levhalar, ATM'ler; bedensel ve görme engelli bireylerin kullanımları açısından değerlendirilerek fotoğraflanmıştır.

Çalışmanın ilk aşamasında; Amasya Engelliler Derneği ile görüşmeler yapılarak, Amasya ilinde derneğe kayıtlı engelli sayısına ilişkin bilgi alınmıştır. Anket çalışması, bedensel ve görme engelliler ile sınırlı tutulmuş olup duyma ve zihinsel engelliler bu kapsama alınmamıştır. Hazırlanmış olan anket formları Amasya Engelliler Derneği Başkanlığı yardımı ile bedensel ve görme engelli kişilere iletilmiştir. 110'u bedensel engelli kişilere, 38 adedi ise görme engelli kişilere ait olmak üzere 148 adet anket formu geri dönmüş olup istatistiki değerlendirmesi yapılmıştır.

İkinci aşamada ise; Mustafa Kemal Paşa Caddesi ve bu ana caddeye bağlanan sokakların mevcut durumu ile engelli kullanımı için uygunluğu yerinde yapılan gözlem çalışması ile tespit edilerek, fotoğraflarla belgelenmiştir.

4. BULGULAR VE TARTIŞMALAR (FINDINGS AND DISCUSSIONS)

Makale kapsamında yapılan çalışma iki aşamadan oluşmaktadır. Birinci aşamayı, Amasya kentinde ikamet eden bedensel ve görme engelli kişilere uygulanan anket sonuçları ve değerlendirmeleri oluşturmakta (Ek.1), ikinci aşamayı ise çalışmanın ana mekanı olan Amasya Mustafa Kemal Paşa Caddesi ve bu caddeye açılan ara sokaklar bağlamında engellilerin erişimi açısından yerinde gözlem çalışmasının sonuç ve değerlendirmeleri oluşturmaktadır.

4.1. Amasya Kentinde Engelliler için Erişim Anketi Bulguları (Findings of Disabled Accessibility Survey Amasya City)

Amasya kentinde engellilerin kent merkezindeki ana cadde olan Mustafa Kemal Paşa Caddesi üzerinde kent mekanında karşılaştıkları güçlüklerin belirlenmesi amacıyla yapılan çalışmada Amasya kentindeki engelliler için bir anket formu hazırlanmıştır. Anketin amacı, anketten çıkan istatistiki sonuçların sahada yapılan gözlem bulgularını destekleyip desteklemediğinin belirlenmesidir. Anket; 110 adet bedensel engelli ve 38 adet görme engelli kişiye uygulanmıştır. Ankete katılan bedensel engelli kişiler, Amasya kentinde ikamet eden bedensel engelli yetişkin (15 yaş ve üzeri) kişi sayısının %13.6' sını oluşturmakta; yine ankete katılan görme engelli kişi sayısı ise Amasya kentinde ikamet eden görme engelli yetişkin (15 yaş ve üzeri) kişilerin %16.2'sini oluşturmaktadır. Anket kapsamında belirlenen sorular aynı olmak kaydıyla anket sonuçları; bedensel engelliler ve görme engelliler için ayrı ayrı değerlendirilmiştir. Ankette cinsiyet ayırımı yapılmamış; bununla beraber deneklerin yaşları sorulmuştur. Ankete katılan bedensel engelli 110 kişinin yaş ortalaması 31.6'dır. Ankete katılan görme engelli kişilerin yaş ortalaması ise 29.5 olarak belirlenmiştir.

4.1.1. Bedensel Engelliler için Yapılan Anket Değerlendirmesi (Evaluation of the Questionnaire for Physically Disabled People)

Ankete katılan bedensel engelli 110 kişiden %10'u bir işte çalıştığını ifade etmiştir. Bedensel engelli kişilerden %51'i her gün evden dışarıya çıktığını ifade ederken, %31'i ise haftada 2-3 defa evden dışarı çıktığını ifade etmiştir. Evden dışarıya seyrek olarak çıkanlar, gerekçe olarak ilk sırada maddi durumdaki sıkıntılarını gösterirken (%66.3) diğer önemli iki faktörü ise sırasıyla toplu taşıma araçlarına binmede zorluk ve psikolojik ve moral etmenler olarak ifade etmişlerdir. Ankete katılan bedensel engelli kişiler evden dışarı çıktıklarında en çok gittikleri yer olarak %37 oranında hastane veya sağlık ocağını, %35 oranında ise şehir merkezini göstermişlerdir. Engelsiz yaşam parkı ve bu parkın içindeki kurs ise sıklıkla gidilen mekanlar arasındadır. Bu bağlamda; evden dışarıya çıkmanın başlıca

amacı %40 oranında iş/okul/kurs olurken, sağlık ise %33 ile ikinci sırayı almıştır. Bu iki amacı; gezme ve hava alma amacı izlemektedir.

Ankete katılan bedensel engelli kişilerin %92'si şehir merkezine gittiklerini ifade etmişlerdir. Kent merkezine gidişte yanlarında her zaman için refakatçi olan engelliler %20'lik bir kısmı oluştururken, bir o kadarlık kesim de yanlarında hiç refakatçi götürmediklerini ifade etmişlerdir. Kent merkezine haftada 2-3 defa veya daha sık gidenlerin oranı %78'i bulmaktadır. Kent merkezine hiç uğramayanların oranı ise %2'dir. Kent merkezine gidenlerin %57'si belediye otobüsü yani toplu taşıma aracı kullanırken, %38'i kendi imkanları ile yürüyerek veya tekerlekli sandalye araçları ile ulaştıklarını ifade etmektedirler. Kent merkezine ulaşmada bir zorluk olmadığını belirtirken, %3'lük bir kesim ulaşamadığını, %77'lik bir kesim ise zorlukla ulaşabildiğini ifade etmiştir. Kent merkezinin ana taşıt ve yaya aksını oluşturan Mustafa Kemal Paşa Caddesi ve bu caddeye açılan sokaklarda yaşanan sıkıntı ve güçlükler sorulduğunda; ankete katılanların %50'si kaldırımda hareket kısıtlayıcı engellerin olduğunu, %44'lük bir kesim ise, karşıdan karşıya geçmedeki zorluğu ilk planda belirtmişlerdir. Ankete katılanların %34'ü zorluklara ilişkin üçüncü faktör olarak rampa olmadığını veya rampalar bozuk ve kullanılabilir olmadığından, kaldırım-yol geçişlerinde yaşadıkları güçlükleri belirtmişlerdir. Ankete katılanların %13'ü ise alışveriş için dükkan ve mağazaları kullanmada basamaklı girişler ve dik rampa eğimi nedeniyle oldukça zorlandıklarını ifade etmişlerdir. Katılımcılara, "kent merkezinde engelliler için alınan hangi tedbirleri beğeniyorsunuz" sorusuna birden fazla seçeneğe cevap verebilecekleri belirtildiğinde; bedensel engelli kişilerin %77 si yapılan hiçbir şeyi beğenmediklerini belirtmişlerdir. Rampaları ve yürüyüş izlerini beğenenlerin oranı ise %12'ser olarak belirlenmiştir. Bu konuda önemli bir memnuniyetsizlik söz konusudur.

4.1.2. Görme Engelliler için Yapılan Anket Değerlendirmesi (Evaluation of the Questionnaire for Visually Impaired People)

Ankete katılan görme engelli 38 kişiden %26'sı bir işte çalıştığını ifade etmiştir. Görme Engelli kişilerden %92'si her gün evden dışarıya çıktığını ifade etmiştir. Evden nadiren dışarıya çıkanlar, gerekçe olarak %8'lik bir oranda yardım edecek kimse olmamasını, %6'lık bir oranda ise toplu taşıma araçlarına binmedeki zorluğu göstermişlerdir. Ankete katılan görme engelli kişiler, evden dışarı çıktıklarında en çok gittikleri yer olarak %66 oranında şehir merkezini gösterirken, %29 oranında ise iş yerlerini, engelliler derneğini ve katıldıkları kursları göstermişlerdir. Evden dışarıya çıkmanın başlıca amacı %45 oranında iş/okul/kurs olurken, %26 oranında gezme, hava alma, %21 oranında da arkadaş ziyareti olmuştur. Ankete katılan görme engelli kişilerin hepsi şehir merkezine gittiklerini ifade etmişlerdir. Kent merkezine giden görme engelli kişilerin %58'i her zaman için yanlarında refakatçi olduğunu belirtmişlerdir. Yanına hiç refakatçi almadığını söyleyenlerin oranı ise %19'dur. Kent merkezine gittiğini ifade eden görme engelli kişiler %76 oranında her gün gittiklerini ifade etmişlerdir. Kent merkezine gidenlerin %84'ü belediye otobüsü yani toplu taşıma aracı kullanırken, %11'i kendi imkanlarıyla yürüyerek ulaştıklarını ifade etmektedirler. Kent merkezine seyahat eden görme engelliler %94 oranında ulaşmalarında bir zorluk olmadığını belirtirken %6'lık bir kesim ise zorlukla ulaşabildiğini ifade etmiştir. Kent merkezine hiç ulaşamadığını ifade eden olmamıştır.

Kent merkezinin ana taşıt ve yaya aksını oluşturan Mustafa Kemal Paşa Caddesi ve bu caddeye açılan tali yollarda yaşanan sıkıntı ve güçlükler sorulduğunda; ankete katılan görme engellilerin % 90'lık bir kısmı karşıdan karşıya geçmedeki zorluğu ilk planda belirtmişlerdir. Yine ankete katılanların %84'ü ATM'lere ulaşamadıklarını ve işlem yapamadıklarını belirtirken, ankete katılanların %93'ü kaldırımlardaki ağaç dalları ve levhaların çok alçak düzeyde olduklarını ve bu durumun tehlike oluşturduğunu ifade etmişlerdir. Ankete katılan görme engelli kişilerin %13'lük bir kısmı ise kaldırımlarda hareketi kısıtlayıcı engeller olduğunu belirtmiştir. Kent merkezinde engelliler için alınan hangi tedbirleri beğeniyorsunuz sorusu sorulduğunda ve birden fazla seçeneği kullanarak cevap verebilecekleri belirtildiğinde, ankete katılan görme engelli kişilerin %97'si kaldırımlardaki duyumsanabilir yüzeyleri (sarı şeritler) beğendiklerini ifade etmişlerdir. %11'lik bir kesim rampaları beğendiğini belirtirken, sinyalizasyon ve ses sistemlerini beğenenlerin oranı %8 olmuştur. Bedensel engellilerin aksine görme engelliler için memnuniyetsizlik düzeyi %3 gibi çok düşük bir seviyeyi göstermektedir. Özellikle her iki engelli grubu için karşıdan karşıya geçmede çıkan zorluklar ve kaldırımlarda farklı unsurlardan dolayı rahat hareket edememek ön plana çıkmaktadır. Bununla beraber, bedensel engelliler ve görme engelliler için yapılan anketlerde bulunan anlamlı farklılıklar aşağıdaki tabloda belirtilmiştir.

Tablo 1. Bedensel engelliler ve görme engelliler için yapılan anketten çıkan farklı sonuçlar
(Table 1. Different results of the questionnaire given to physically handicapped and visually impaired people)

Sonuçlar (Farklılık olan)	Bedensel Engelliler	Görme Engelliler
Her Gün Evden Çıkanların Oranı	%51	%92
En Çok Gidilen Yer	%37 (Hastane-Sağlık Ocağı)	%66 (Şehir Merkezi)
Yanına Refakatçi Alma Oranı	%20	%58
Kent Merkezine Ulaşmada Zorluk Çekmeme Oranı	%20	%94
Kent Merkezinde Karşılaşılan En Büyük Güçlük	Kaldırımda Rahat Hareket Edememek	Karşıdan Karşıya Geçememek
Alınan Önlemlerden Memnuniyetsizlik Düzeyi	%77	%3

4.2. Mustafa Kemal Paşa Caddesi Yerinde Gözlem Bulguları ve Değerlendirme (Evaluation of Site Observation in Mustafa Kemal Paşa Avenue)

İlke olarak, engelli bireyler için mekânsal düzenlemelerde önemli olan nokta, bu mekanlara erişebilirlik ve hareket alanlarının kısıtlanmamasıdır. Bu kapsamda, çalışma alanı yani Amasya Mustafa Kemal Paşa Caddesi üzerinde ve bu caddeye açılan sokaklarda yerinde yapılan gözlemlerde; öncelikle yaya erişiminin, kaldırımların, taban elemanlarının (yaya yolları, merdivenler, rampalar) durumu, bina girişleri ve açık otoparkların engelliler açısından kullanımları dikkate alınmıştır. Öncelikle Amasya Kent Merkezi ve kent merkezinin ana arteri konumunda olan Mustafa Kemal Paşa Caddesinin mekânsal özellikleri verilmiş sonrasında ise Cadde üzerinde yapılan yerinde gözlem çalışması ile elde edilen veriler ve özellikler sunulmuştur.

4.2.1. Amasya Kent Merkezi Mustafa Kemal Paşa Caddesi Özellikleri (Characteristics of Mustafa Kemal Paşa Avenue in Amasya City Center)

Amasya kenti, Orta Batı Karadeniz'de yer alan ve Karadeniz ile İç Anadolu arasında bir geçiş bölgesi özelliği taşıyan Amasya ilinin

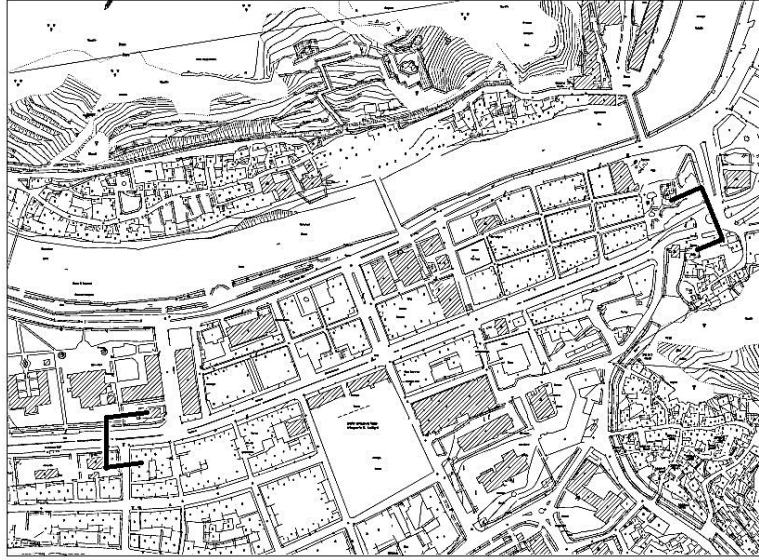
il merkezi konumundadır. 2018 yılında 114.000 nüfusu ile 370.000 nüfuslu il nüfusunun neredeyse 1/3'ünü barındıran en önemli kentidir. Genel olarak baktığımızda tarihsel açıdan olduğu kadar kültür ve eğitim açısından da önemli bir kent olarak mevcudiyetini sürdürmüştür. 1894'de ilk belediye teşkilatı kurulan Amasya'da günümüzde 33 mahalle birimi bulunmaktadır. Amasya kenti yaklaşık 3200 hektarlık bir alana yayılmış durumdadır. Toplam 33 mahalleye ayrılmış olan Amasya kent merkezi, Yeşilırmak kenarında oldukça yoğun bir yerleşme düzeni içerisindedir. Kent formu Yeşilırmak boyunca tipik bir lineer (doğrusal) düzeni işaret etmektedir. "Amasya kentinin bu formunun temel belirleyicilerinden biri Yeşilırmak nehri olup, kent ve yakın çevresinin topografik özellikleri de, doğrusal makroformun oluşmasında bir diğer faktör olarak karşımıza çıkmaktadır. Kentin bu makroformu, kent içi yolların ve trafiğinin alternatifli oluşmasını engellemiştir. Kent, Yeşilırmak'ın her iki yanında yaklaşık 7-8 kilometre boyunca uzanmaktadır" [17] (Şekil 1). Kent merkezi olarak anılan Mustafa Kemal Paşa Caddesi, Atatürk caddesi ve bu caddelerin yakın çevresi adeta iki dağ arasında kalan sıkışmış bir ticaret merkezi alanını oluşturmaktadır.



Şekil 1. Amasya kenti makroformu
(Figure 1. Amasya urban macroform)

Kaynak: <https://yandex.com.tr/harita/103852/amasya>

Mustafa Kemal Paşa Caddesi ve devamı olan Atatürk Caddesi kent merkezinin ana ulaşım aksını oluşturmaktadır. Amasya kentinde yaşayan herkesin mutlaka kent merkezi olarak anılan bu bölgeye işi düşmektedir. Çalışma konusu olan Mustafa Kemal Paşa Caddesi ve yakın çevresi olarak adlandırılan alan, kentin tören ve miting alanı olarak kullanılan Yavuz Selim Meydanından başlayıp Beyazıt Camii ve Külliyesine kadar olan ve uzunluğu yaklaşık 600 metre olan (doğu-batı) aksı ve bu aksa çıkan ara sokakları kapsamaktadır (Şekil 2).



Şekil 2. Mustafa Kemal Paşa Caddesinin Amasya Kenti içindeki konumu
(Figure 2. Location of Mustafa Kemal Paşa Avenue in Amasya City)

Bu bölge kentin ticaret bölgesi olup aynı zamanda şehirlerarası yol niteliğindedir. Kentin çevre yolunun uzun yıllardır tamamlanamamasından dolayı Tokat- Ankara istikametinden gelen ve Samsun ve Erzincan istikametine devam eden tüm araçlar kent merkezinden yani Mustafa Kemal Paşa Caddesinden geçmek zorundadırlar. Bu durum kent içindeki trafiği sıkıştırmanın yanı sıra kent merkezi açısından birçok olumsuzluğu da beraberinde getirmektedir. Mustafa Kemal Paşa Caddesi üzerinde hafta içi ve hafta sonu özellikle Cumartesi günü öğlen saatlerinde yapılan trafik ve yaya sayımında bu caddeden tek yönlü (Tokat tarafına) olmak üzere saatte ortalama 940 araç ve ortalama 1800 civarında yaya geçtiği bulunmuştur. Caddeden geçen taşıtların %15'ini tır, kamyon veya otobüs gibi ağır taşıtlar oluşturmaktadır. Mustafa Kemal Paşa Caddesi aksının ne kadar yoğun ve kent için önemli bir bölge olduğu bu taşıt ve yaya trafiği rakamlarından anlaşılmaktadır. Bu trafik ve yaya yoğunluğunun yanı sıra, cadde üzerindeki fonksiyonlar ele alındığında; bu caddenin kent için önemi ön plana çıkmaktadır.

Mustafa Kemal Paşa Caddesi; kuzeye doğru olmak üzere, doğu tarafında 7 blok bitişik nizam ve batı tarafında ise 6 blok bitişik nizam olarak kat adetleri, bir ila altı kat arasında değişen toplam 60 adet yapıdan oluşmaktadır. Cadde üzerinde her iki yöne doğru 3'er adet otobüs durağı olup bu duraklar, Amasya kent içi toplu taşımanın en merkezi ve en kalabalık duraklarını oluşturmaktadır. Bu cadde üzerinde yer alan yapılarda; Amasya Üniversitesi Şerafeddin Sabuncuoğlu hastanesine alternatif olabilecek bir tek özel tıp merkezi, bir verem savaş dispanseri, 6 adet işhanı, 15 adet eczane (kentteki toplam eczane sayısının %33'ü), 7 adet optik dükkânı (kentteki toplam optik dükkânı sayısının %35'i), 11 adet banka şubesi (kentteki toplam banka şubelerinin %78'i, diğer 3 banka şubesi de caddenin hemen paralelinde yer alan Yeşilirmak nehri kenarındaki Yalıboyu caddesinde yer almaktadır), 13 adet bankamatik (kentteki toplam bankamatiklerin %43'ü), 7 adet özel doktor muayenehanesi (kentteki toplam özel muayenehanelerin %58'i), 10 adet diş doktoru muayenehanesi (kentteki toplam diş doktoru muayenehanelerinin %39'u), 17 adet sigorta acentası (kentteki toplam sigorta acentalarının %43'ü), 10 adet avukatlık bürosu (kentteki toplam avukatlık bürolarının %15'i), 2 adet noter (kentteki noterlerin %50'si), 2 adet özel lise, biri tarihi külliye



içinde 533 yıllık Beyazıt Camii olmak üzere 3 adet tarihi cami ve çok sayıda lokanta, restoran ve perakende ticaret birimleri yer almaktadır. Cadde; kuzey tarafına doğru, kentin tüm resmi ve diğer tören ve gösterilerinin yapıldığı Yavuz Selim kent meydanıyla sonlanmaktadır. Kentin düğüm noktası ve kent imgesi sayılabilecek bu meydandaki yaya trafiği sabah çok erken saatlerde başlamakta, gece yarısı geç saatlere kadar devam etmektedir.

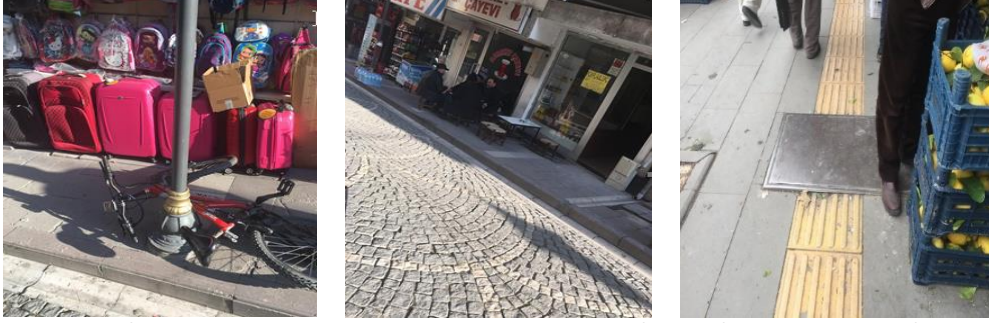
Tüm bu fonksiyonların yanı sıra cadde batıda Yeşilirmak kenarına ve arada yer alan perakende ticaret bölgelerine ve Yeşilirmak'ın diğer tarafında yer alan tarihi ve turistik Hatuniye Mahallesiine açılmakta, doğuda ise geleneksel kent merkezi olarak işlev gören Yüzevler mahallesiine açılmaktadır. Yine caddenin doğu tarafında fizik tedavi hastanesine, kentin en büyük ve yegane otopark alanlarına, Amasya Lisesine ve eski Amasya Lisesi yerinde Belediye tarafından oluşturulan alternatif gösteri ve tören meydanına açılmaktadır. Cadde üzerinde restorasyonu yapılan 536 yıllık tarihi ile Bedesten Kapalıçarşısı, yine restorasyonları yapılan 320 yıllık Taşhan ve 693 yıllık Gümüşlü Camii de bulunmaktadır. Caddenin Tokat tarafına doğru giden kısmında Beyazıt Camisinden hemen sonra Amasya Etnografya müzesi yer almaktadır. Amasya kenti ticaret merkezi içinde yer alan Mustafa Kemal Paşa Caddesi kentin ana arterini oluşturan ve ticaret ve bankacılığın odak noktası konumundadır. Bu nedenle Amasya'da ikamet eden tüm kişilerin mutlaka bu Cadde üzerine yolu düşmektedir ve buradaki esnaf, kurum ve bankalarda mutlaka işleri olmaktadır. Amasya kentine gününbirlik olsa dahi ziyaret için gelen turistler bu Cadde üzerinde ve yakınında mutlaka dolaşmaktadırlar.

4.2.2. Yerinde Gözlem Bulguları ve Değerlendirme (Findings and Evaluation of Onsite Observation)

Yapılan gözlem çalışması ve elde edilen bulgular; engelli kişilerin hareketinin önündeki fiziksel engelleri, olumsuzlukları, planlama tasarım ve uygulama boyutunda engelli kullanıcıların dış mekânları ne derece rahat kullanabildiklerini, erişimlerini engelleyen faktörleri ve sorunların neler olduğunu ortaya koymuştur. Özellikle kamusal dış mekânlarda görülen kot farkları, standartlara uygun olmayan eğim ve genişlikteki rampalar, taşıt öncelikli yolların fazlalığı, kullanılan malzemelerin nitelik ve tür yönünden yetersizliği, kentsel donatı elemanlarının ergonomik ve standartlara uygun olarak yapılmaması gibi etkenlerin, engelli bireylerin kent içindeki rollerini pasifleştirici bir etki yaratmakta olduğu belirlenmiştir. Mustafa Kemal Paşa Caddesi'nin Amasya kent merkezi odağını oluşturan 600 metrelik kısmı ve caddeden kent merkezindeki diğer alanlara açılan ara yollar, yerinde gözlem metoduyla engellilerin erişebilirliği ve rahat hareket edebilmeleri bakımından incelendiğinde bazı önemli eksiklikler ve aksaklıkların olduğu saptanmıştır.

Mustafa Kemal Paşa Caddesi, yaya hareketliliği ve erişimi açısından yaya yolları ve kaldırımlar yönüyle değerlendirildiğinde, kaldırımların yaya yoğunluğuna göre dar olduğu ve günün belli saatleri ve haftanın belli günlerinde yaya trafiğinin oldukça yoğun olmasından dolayı kaldırımlarda yürüyebilmenin sadece engelli vatandaşlar için değil tüm kesimler için oldukça zor olduğu ortaya çıkmaktadır. Aynı zamanda, kaldırımlar standart ölçülerin altındadır ve bu durum tekerlekli sandalye kullanan engelli bireylerin hareketlerinin 90°, 180° ve 360° dönüş açıları için uygun değildir. Caddenin her iki tarafında yer alan mağaza ve dükkanlar, 3194 sayılı yasa ve bu yasaya bağlı planlı alanlar imar yönetmeliğinin ilgili maddeleri uyarınca dükkan ve mağazaların "dükkan önü kullanımına ilişkin hakkı olan tanınmış olan 0.70m" kullanım müsaadesine uymadıkları ve kaldırımların

ticari amaçlı ürünlerin sergilenmesi amacı ile tezgahlarla işgal edilmesi, yaya sirkülasyonu açısından önemli bir sorun oluşturmaktadır (Şekil 3).



Şekil 3. Çalışma alanında kaldırım işgali görüntüleri
(Figure 3. Images of sidewalk occupation in the study area)

Mevcut haliyle kaldırım döşeme yüzeyinin düzgün olmadığı, kaldırım genişliklerinin ve yüksekliklerinin değişkenlik gösterdiği, döşeme kaplamalarının niteliksiz ve bakımsız olduğu belirlenmiştir. Dolaşımdaki engeller, yalnızca engelliler değil, diğer kullanıcılar için de tehlike oluşturma potansiyeline sahiptir. Bu özellikleri ile engelli bireylerin hareketlerini başkalarından bağımsız olarak gerçekleştirebilmelerinin güç olduğu gözlemlenmiştir. Yaya yolları ve kaldırımlar yüzeyinde görme engelli bireyler için yol güzergâhını tanımlayan, hissedilebilir dokusal uyarı bantları mevcut olmakla birlikte duyumsanabilir yüzeylerin ana kaldırımda kalitesini ve ara yollara çıkan kaldırımlarda da sürekliliğini kaybetmiş olduğu belirlenmiştir (Şekil 4).



Şekil 4. Duyumsanabilir yüzey deformasyonu
(Figure 4. Deformation of strip lanes)

Cadde ve sokaklarda kaldırımların bir bölümünde yerinden oynamış bordür ve kilit taşları bulunmaktadır. Kaldırım üzerinde bulunan ağaçların çevresinde, görme engelli bireylerin baston yardımıyla algılaması için gerekli bir platform ya da bordür düzenlemesine rastlanılmamıştır. Kaldırım üzerinde levha, basamak, pano gibi ulaşım kalitesini düşürecek nesnelere mevcuttur. Özellikle ara sokaklarda bulunan aydınlatma direkleri, kara yolları levhaları ve dükkan tabelaları ve araçların girmemesi için konulan demir ve beton mantarlar bedensel ve görme engelli insanların ulaşımını engellemektedir. Ayrıca, kaldırıma koyulan kasalar, çöpler ve kaldırımın üzerine çıkan arabalar yaya kaldırımlarını daraltmaktadır (Şekil 5).



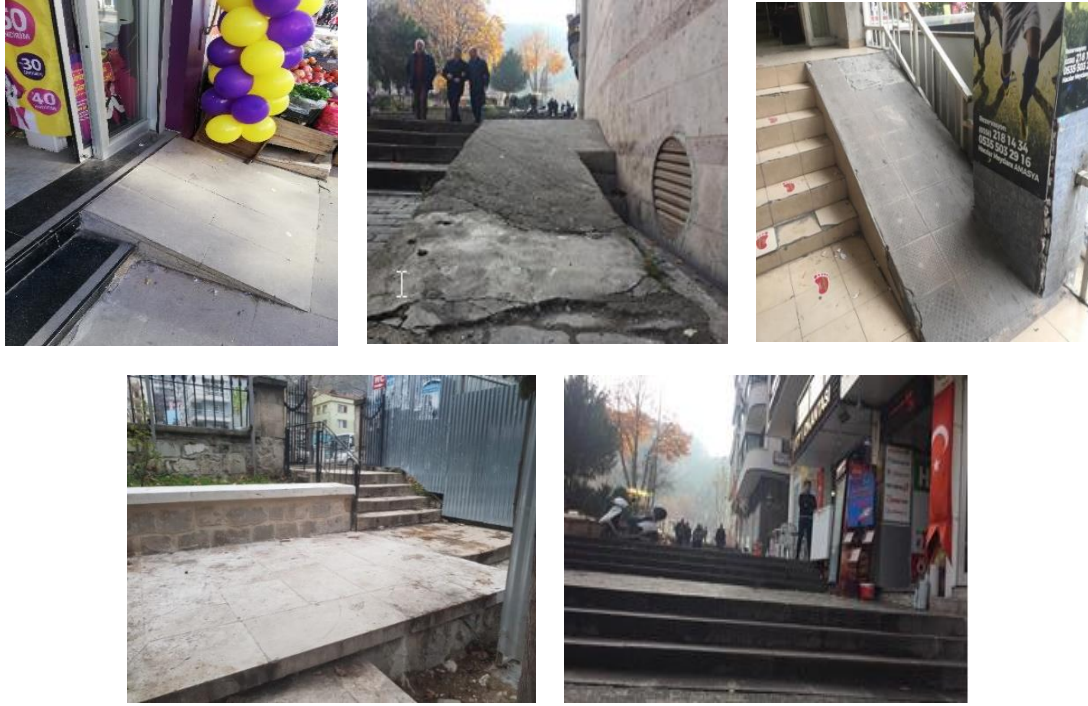
Şekil 5. Yaya aksı üzerindeki engeller
(Figure 5. Obstacles on pedestrian road)

Caddenin her iki yönünde bulunan kaldırımların kentte yaşayan bireyler ve özellikle engelli bireylerce yoğun olarak kullanıldığı düşünüldüğünde kullanıcılar için tehlike arz edecek rögar kapakları mevcuttur. Rögar kapaklarının zemin ile (+) (-) kot farkları engelliler dahil tüm kullanıcılar için tehlike arz etmektedir. Mevcutta cadde üzerindeki rögar kapakları incelendiğinde, ızgara sistemle kapatılarak tasarlandığı, cadde ve bu caddeye girişi olan sokaklar üzerinde yağmur oluklarının tekerlekli sandalye ve yardımcı araç kullanan engelliler ve yaşlılar için tehlike arz ettiği de saptamalar arasındadır. (Bkz. Şekil.6)



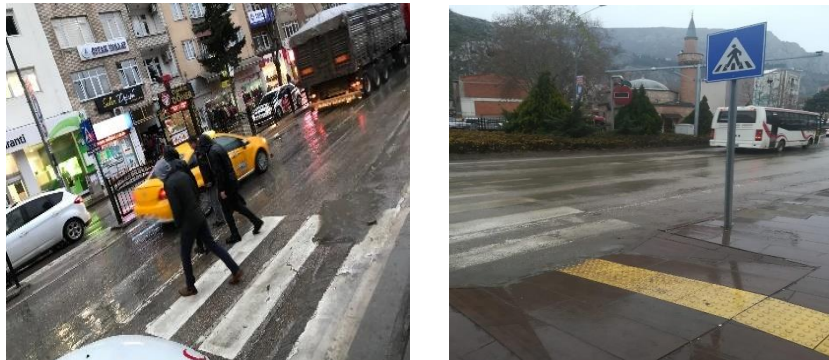
Şekil 6. Izgara ve yağmur oluklarının durumu
(Figure 6. Condition of grids and rain gutters)

Yaya kaldırımlarının cadde ve sokaklara bağlandığı rampaların genel olarak genişliği, olması gereken en az standart olan 90 cm den az ve rampaların yaya yolu ile birleştiği yüzeylerin bozuk ve düzgün olmadığı, rampaların %8'lik eğimin üzerinde olup tekerlekli sandalye kullanan engelli bireylerin kullanımı ve güvenliği açısından uygun olmadığı belirlenmiştir. Var olan engelli rampaları form olarak ve teknik olarak yönetmeliğe uymamakla beraber eğimleri %30'lara kadar çıkmaktadır. Görme engelliler için rampaların başında ve sonunda olması gereken uyarıcı yüzeyler rampaların hiç birinde bulunmamaktadır. Yine bu rampaların her iki tarafında bulunması gereken koruma bordürü ya da demiri de bulunmamaktadır. Beyazıt Camisi girişi, meydan ve bazı önemli iş hanlarına girişte hiç rampa bulunmamaktadır (Şekil 7).



Şekil 7. Mustafa Kemal Paşa Caddesi üzerinde rampa ve merdivenler
(Figure 7. Ramps and stairs on Mustafa Kemal Paşa Avenue)

Kent merkezinde kavşak ve yollar üzerinde trafik sinyalizasyonunun sayısal olarak yeterli düzeyde olmaması sebebiyle trafik kompozisyonu günün her saatinde duraklı olmakta özellikle sabah ve akşam saatlerinde trafik yoğunluğu nedeniyle Cadde üzerinde trafik sıkışmaktadır [17]. Mustafa Kemal Paşa Caddesi günün hemen her saatinde kentte yaşayan bireylerce yoğun olarak kullanıldığından oluşan aşırı kalabalık dolayısıyla engelli bireyler veya dolaşımında sıkıntılar yaşamaktadırlar. Yerinde gözlem çalışması yapılan 600 metrelik Cadde boyunca gidiş geliş trafik yolunu ayıran refüj üzerinde bariyerler bulunmakta ve 4 adet yaya geçidi noktasından karşıdan karşıya geçiş yapılabilmektedir. Bu geçişlerde herhangi bir trafik ışığı bulunmamakta, sadece ikaz levhaları yer almakta, ve sürücülerin yayalara yol vermeleri beklenmektedir. Özellikle görme engelli kişiler için yardım olmaksızın karşıdan karşıya geçişler çok zor olmaktadır (Şekil 8).



Şekil 8. Mustafa Kemal Paşa Caddesinde yaya geçitleri
(Figure 8. Pedestrian crossing on Mustafa Kemal Paşa Avenue)

Cadde üzerinde erişebilirlik açısından en önemli sorunlardan birisi de yol üzerindeki dükkan, mağaza ve binalara girişlerle ilgili

olan sorunlardır. Alanda bulunan yapıların girişleri genel olarak zemin kotundan 5-30cm yüksektedir. Bu durum, engelli bireylerin ulaşılabilirliği için uygun değildir. Yapıların bazılarında rampa çözümlenmesi yapılmıştır fakat eğim yüzdesi olması gereken standartlara uymadığı için fiziksel engelli bireyin zorlanmasına yol açabilecek düzeydedir. Bazı apartman ve dükkan girişlerinde herhangi bir rampa bulunmamaktadır. Girişler çok dardır. Hatta, çoğu binada asansör bulunmadığı için üst katlara çıkmak engelliler açısından büyük bir sorun oluşturmaktadır. Banka ATM'lerinde engelli rampası bulunmadığı ve birçoğunda erişim genişliğinin bir metreden dar olduğu belirlenmiştir. Özellikle tekerlekli sandalye ile hareket imkanını sağlayan engellilerin bankamatiklere erişebilmeleri, herhangi bir dış yardım olmadan çok zor görünmektedir (Şekil 9).



Şekil 9. Mustafa Kemal Paşa Caddesi bina girişleri
(Figure 9. Building entrances on Mustafa Kemal Paşa Avenue)

Ana cadde üzerinde yoğun biçimde kullanılan durak yerleri için engelliler açısından belirleyici işaret ve levhalarının olmaması, yoğun biçimde kullanılan durak yerlerinin dar olan kaldırımlar üzerinde yer alması ve ihtiyaca cevap verecek ölçülerin altında olması engelli kişiler önemli bir sorun teşkil etmektedir. Bunun yanında, otobüs duraklarında tekerlekli sandalye için boşluk olmaması da bir başka sorunu oluşturmaktadır. Trafik ve açık otoparklara ilişkin yapılan gözlemlerde; otoparklarda engelliler için ayrılmış engelli otopark alanı bulunmadığı belirlenmiştir. Mevcut otopark alanlarında ayırıcı şeritlere de yer verilmediğinden araçların düzenli park etmesi söz konusu değildir. Otopark işareti belirten levhalar veya giriş çıkışı belirten yönlendirici levhalar yer yer mevcut olsa da, bakımsızlık nedeniyle algılanma düzeyleri düşüktür. Kent ölçeğinde değerlendirildiğinde, engelli otoparklarına daha çok alışveriş merkezleri ve kamu binalarının otopark alanlarında yer verildiği belirlenmiştir.

6. SONUÇ VE ÖNERİLER (CONCLUSION AND RECOMMENDATIONS)

Kentleşme olgusu ve kent yaşamı, gelişmişlik derecesi ne olursa olsun giderek dünyadaki tüm toplumların gerçeği ve geleceği olarak karşımızda durmaktadır. Bireylerin güvenli ve sağlıklı bir çevrede yaşama istemleri en doğal haklarıdır. Herhangi bir planlama veya tasarım, toplumda sayıca azınlıkta kalan kesimlere verdiği haklar oranında kaliteli olarak nitelendirilebilir. "Yaşanabilir kentsel çevre" ve "Kentsel Yaşam" kavramı ve bu yaklaşımı benimseyen toplumlarda insan odaklı planlama ve doğru politika ve uygulamalar sayesinde bireylerin yaşadıkları kentten ve yürüdükleri cadde ve sokaklardan hakça yararlanabilecek ve kentsel yaşam memnuniyetleri yüksek olacaktır. Toplu yaşamın odağı olan kentsel kamusal mekanların engelliler tarafından erişilebilir olması toplumun tamamının erişilebilirlik düzeyinin en üst seviyede olmasını sağlayacaktır. Engelliler için iyi, doğru ve kullanışlı kentsel çevrelerin yaratılması toplumdaki tüm bireyler için olumlu sonuçlar sunacaktır.

Genel anlamda, kentlerdeki fiziksel çevrenin en büyük eksikliği ve olumsuz tarafı olarak, engelli bireyler için sunduğu ulaşım, erişim, hareket eksiklikleri gösterilebilir. Fiziksel çevrenin bu yetersizliği çok çeşitli sebeplere dayandırılabilir. Bu özelliklerden hareketle çalışmada; araştırma alanı olarak, Amasya Kenti merkezinde yaşayan fiziksel engelli kullanıcıların kent merkezine erişimde sorunlar yaşadığı kentin önemli bir trafik arteri olan Mustafa Kemal Paşa Caddesi ve bu caddeye bağlanan yollar seçilmiştir. Çalışmanın birinci aşaması olarak belirlenen anket çalışmasına göre kentsel mekanın özellikle bedensel engelliler ve görme engelliler için farklı değerlendirilmesi gereği net olarak anlaşılmaktadır. Bedensel engelli kişiler, Amasya kenti merkezi genelinde engelliler için alınan tedbirleri beğenmezken, görme engelli kişilerde memnuniyet seviyesi yüksek durumdadır. Bu memnuniyet seviyesine rağmen hem bedensel engelli hem de görme engelli bireyler kentsel mekanlara ulaşmada ve bu mekanlarda rahat hareket edebilme yönünde ciddi sıkıntıları olduğunu belirtmişlerdir.

Amasya kentinde ikamet eden bedensel ve görme engelli kişilere uygulanan anket (Ek.1) sonuçları Amasya kentinin merkezini ve en yoğun ve önemli mekanını oluşturan ticaret merkezinin ana arteri durumunda olan Mustafa Kemal Paşa Caddesi üzerinde yerinde gözlem sonuçları ile karşılaştırılmıştır. Kentin merkezi olarak kabul edilen Mustafa Kemal Paşa Caddesi üzerinde engelliler açısından ciddi erişim ve hareket sorunları bulunmaktadır. Bu sorunlar daha çok kentsel mekanın iyi tasarlanmamış olmasından kaynaklanan mekânsal sorunlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Özellikle, cadde üzerindeki kaldırımlarda kısıtlı hareket imkanları ve engeller, karşıdan karşıya geçişteki zorluklar, bina girişlerindeki zorluklar ve engeller, toplu taşıma duraklarında bekleme ve toplu taşıma araçlarına binmedeki zorluklar, kent mobilyası olarak da anılan levha, pano çöp kutusu gibi elemanların hareketi ve erişimi engellemesi gerek bedensel gerekse görme engelli bireylerin karşılaştıkları başlıca sorunlar olarak gözlemlenmiştir. Yerinde gözlem metodu ile gözlemlenen bu sorunlar engelliler için uygulanan anket sonuçları ile de tutarlı görünmektedir.

Bu sorunlar sadece kaldırım düzenlemeleri, rampa düzenlemeleri, bina girişlerinin düzenlemesi gibi mimari ve kentsel tasarım ile çözülebilecek türde sorunlar olmayıp, mutlaka kent bütünündeki kent planlaması tedbirleri ile çözülebilecek düzeyde olan sorunlardır. Amasya kent merkezi örneğinden yola çıkıldığı takdirde kentsel kamusal mekanların engelli bireyler için daha erişilebilir ve daha konforlu olması için sırasıyla planlama, kentsel tasarım, mimari ve endüstri ürünleri tasarımı doğru şekilde değerlendirilmeli ve engellilerin

ihtiyaçlarına göre sonuçlandırılmalıdır. Şüphesiz bu takdirde, tüm kent toplumunun erişebilirlik ve konfor düzeyi artırılmış olacaktır.

Bu çalışmadan elde edilen tüm bulgular ve sonuçları, değerlendirildiğinde yeni bir çalışmanın konusu olabilecek derinlikte ve içerikte olduğu açıktır. Özellikle çalışma yapılan bölgede elde edilen bulgular, kent bütününde tüm kentsel kamusal mekanlar için yapılacak çalışmalar ile bütünleştirilebilir. Bu yönüyle; kent mekanlarının planlanması ve tasarımı ve konusunda yapılacak gerek bilimsel ve gerekse uygulamalı çalışmalar için kaynak olabileceği yönüyle de değer ve önem taşımaktadır.

KAYNAKLAR (REFERENCES)

- [1] World Health Organisation, (1980). International Classification of Impairments, Disabilities and Handicaps, Geneva.
- [2] Wood, P., (1980). International Classification of Impairments, Disabilities and Handicaps. Geneva: World Health Organization.
- [3] Coleman, D., (2000). Assisted suicide and disability, Human Rights: Journal of the Section of Individual Rights and Responsibilities, 27(1).
- [4] Morris, J., (2001). Impairment and Disability: Constructing an Ethics of Care That Promotes Human Rights, Hypatia, 16(4):1-16.
- [5] Madanipour, A., (2000). Public space in the city, Design Professionals and the Built Environment, eds. P. Knox, P. Ozolins, John Wiley, New York; pp:117-125.
- [6] Miller A.L., Rathus, J.H., and Linehan, M.M., (2007). Dialectical Behavior Therapy with Suicidal Adolescents, The Guilford Press, New York, NY, 2007; ISBN 1-59385-383-1, pp:346
- [7] Mitchell, L. and Burton, E., (2006). Neighbourhoods for life: Designing Dementia-friendly Outdoor Environments Quality in Ageing and Older Adults, Volume:7, Issue:1.
- [8] Parkinson, J., (2009). Symbolic Rerepresentation in Public Space: Capital Cities, Presence and Memory, Journal of Representative Democracy, 45(1):1-14.
- [9] Lynch, K., (1981). Theory of Good City Form, MIT Press, Cambridge, Massachusetts.
- [10] Preiser, W.F.E. and Korydon, H.S., (2010). Universal Design at the Urban Scale. Universal Design Handbook (ed. by FE Wolfgang Preiser), McGraw Hill Professional, USA.
- [11] Carr, S., Francis, M., Rivlin, L., and Stone, A., (1992). Public Space, Cambridge University Press, UK.
- [12] Planning and Design for Sustainable Urban Mobility Global Report on Human, 2013, p:90-95.
- [13] Ersoy, M., (2009). Kentsel Planlamada Arazi Kullanım Standartları, BRC Basım Matbaacılık, Ankara, pp:118.
- [14] Kaplan, H., Yüksel, Ü., Gültekin, B., Güngör, C., Karasu, N. ve Çavuş, M., (2011). Yerel Yönetimler İçin Ulaşılabilirlik Temel Bilgiler Teknik El Kitabı, Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı, Özürlü ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü, Ankara.
- [15] Demirkan, H., (2015). Mekanlarda Erişebilirlik, Kullanılabilirlik ve Yaşanabilirlik, TMMOB Dosya No:36 pp:1-6.
- [16] Malkoç, E., (2013). Yapılı Çevrenin Fiziksel Engelliler Yönüyle Kullanılabilirliği: İzmir Örneği, Artium Journal, 1(1):1-16.
- [17] Güremen, L., (2014). Amasya Kent Merkezi Ana Arter Yollarında Trafik Gürültüsünün Trafik Koşul ve Standartları Yönüyle Değerlendirilmesi, Engineering Sciences, 9(4):26-47.



EK 1: ANKET FORMU

- 1-) Engelli durumunuz?
-Görme engelli -Bedensel engelli
- 2-) Engellilik oranınız nedir (% olarak) :
- 3-) Yalnız mı yaşıyorsunuz?
Evet Hayır
- 4-) Ailenizdeki fert sayısı:
- 5-) Herhangi bir işte çalışıyor musunuz?
Evet Hayır
- 6-) Hangi sıklıkla dışarıya çıkıyorsunuz
- Her gün
- Haftada 2-3
- Haftada bir
- Ayda bir
- 2/3 ayda bir
- Yılda bir
- Hiç
- 7-) Dışarı çıkmıyorsanız gerekçeniz? (en fazla 2 adet seçiniz)
- Maddi durumdaki sıkıntılar
- Toplu taşıma araçlarına binmedeki zorluk
- Psikolojik ve moral nedenler
- Yardım edecek kimse olmaması
- Diğer nedenler (Açıklayınız)
- 8-) En çok dışarıya çıktığınız mekanlar neresidir? (en fazla 2 adet seçiniz)
- İşyerim
- Market/bakkal/ manav
- Mahallemdeki Park / gezinti alanı
- Hastane veya sağlık ocağı
- Şehir merkezi
- Şehir içinde farklı bir park
- Yeşilirmak Geziyolu
- Diğer (Belirtiniz)
- 9-) Sık olarak evden dışarıya çıkıyorsanız başlıca dış mekanları kullanma amacınız nedir? (Bir adet seçiniz)
- İş /okul/kurs
- Sağlık (hastane)
- Alışveriş
- Gezme, hava alma
- Kültürel
- Arkadaş ziyareti
- 10-) Kent merkezine gider misiniz?
Evet Hayır
- 11-) Kent merkezine giderken yanınızda refakatçi olur mu?
- Her zaman
- Sıklıkla
- Arada bir
- Hiç olmaz
- 12-) Kent merkezine hangi sıklıkla gidirsiniz?
- Her gün
- Haftada 2-3
- Haftada bir
- Ayda bir
- 2/3 ayda bir
- Yılda bir
- Hiç



13-) Kent merkezine giderken sıklıkla hangi aracı kullanırsınız? (Bir adet işaretleyiniz)

- Özel arabam
- Dolmuş
- Taksi
- Bir yakınımın taşıtı
- Kendi imkanlarımla giderim (yürüyerek veya sandalye ile)

14-) Kent merkezine; (Bir adet işaretleyiniz)

- Kolay ulaşıyorum
- Ulaşıyorum
- Bazen zor ulaşıyorum
- Zor ulaşıyorum
- Ulaşamıyorum

15-) Yaya olarak ilerlediğinizde, Kent merkezindeki ana cadde ve caddeye çıkan tali yollarda yaşadığınız sıkıntılar nelerdir? (Birden fazla işaretleyebilirsiniz)

- Karşıdan karşıya geçmedeki zorluk
- Bankamatiklere erişememek
- Dükkanlara girmekte çok zorlanıyorum/ giremiyorum
- Kalabalıktan dolayı çok zor ilerliyorum
- Rampa olmadığından kaldırım yol geçişlerinde zorlanıyorum
- Kaldırımlarda hareketimi kısıtlayıcı engeller var
- Ağaç dalları ve levhalar çok alçak düzeyde

16-) Kent merkezinde engelliler için alınan hangi tedbirleri beğeniyorsunuz? (birden fazla cevaplayabilirsiniz)

- Rampalar
- Yürüyüş izi (sarı)
- Sinyalizasyon
- Bina girişleri
- Ses sistemleri
- Hiçbir şeyi beğenmiyorum
- Diğer (Belirtiniz)