



ISSN:1306-3111

e-Journal of New World Sciences Academy
2011, Volume: 6, Number: 4, Article Number: 1A0200

ENGINEERING SCIENCES

Received: May 2011

Accepted: October 2011

Series : 1A

ISSN : 1308-7231

© 2010 www.newwsa.com

Çiğdem Belgin Dikmen

Bozok University

cigdembelgin@yahoo.com

Yozgat-Turkey

**AVRUPA KENTSEL ŞARTI ULAŞIM VE DOLAŞIM İLKELERİ KAPSAMINDA
ENGELLİLERİN KENTSEL ALAN VE YAPILARA ERİŞEBİLİRLİKLERİNİN
SORGULANMASI: YOZGAT ÖRNEĞİ**

ÖZET

Yapılar ve yapılarla biçimlenen kentsel alanlar tüm kullanıcı gruplara yanıt verecek biçimde tasarlanmalıdır. Kullanıcıların çoğu yapılara ve kentsel alanlara kolay ve zahmetsiz erişirken, engelliler sorunlarla karşılaşmaktadır. Ülkemizde engellilerin yasa ile kendilerine tanınmış temel hakları bulunmaktadır. Türkiye’de engellilerin kent yaşamına katılımlarına yönelik politikaları belirlemek üzere yapılan çalışmalar yaygınlaştırılmamış, kentsel alanlar ve yapılarda engellilere yönelik düzenlemeler istenilen düzeye ulaşmamıştır. Çalışmada Avrupa Kentsel Şartı Ulaşım ve Dolaşım ilkeleri kapsamında engellilerin kentsel alanda ulaşım, dolaşım ve yapılara erişimde karşılaştıkları güçlükler, bu güçlüklerin ortadan kaldırılması için yapılması gereken mimari düzenlemeler tartışılmış, engellilere yönelik düzenlemelerin Yozgat kenti özelinde gerçekleşme düzeyi sorgulanmış, engellilerin toplum ve kent yaşamına katılımları ve yaşam kalitelerinin yükseltilmesi için önerilerde bulunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Avrupa Kentsel Şartı, Engelliler,
Engellilere Yönelik Mimari Düzenlemeler,
Erişebilirlik, Yozgat

**EXAMINING THE ACCESSIBILITY OF HANDICAPPED TO URBAN AREAS AND BUILDINGS
WITHIN THE CONTEXT OF TRANSPORTATION AND CIRCULATION PRINCIPLES OF
EUROPEAN URBAN CHARTER: YOZGAT SAMPLE**

ABSTRACT

Buildings and urban areas shaped by the buildings have to be designed to response needs of all types of users. Whereas the most of the users can able to access the urban areas and buildings easily, handicapped people always confront with several problems. There are basic legal rights of handicapped people in the society. In Turkey, studies on policies for participation of handicapped to urban life are not dispersed to whole and arrangements for handicapped in urban areas and buildings are not reached to desired levels. In the article, difficulties of handicapped in transportation, circulation in urban areas and accessibility to buildings are analyzed with respect to Transportation and Circulation Principles of European Urban Charter. Architectural arrangements for handicapped to overcome the situation are discussed within the context of Yozgat City, and some proposals are offered for participation of handicapped in urban life and increasing their life quality.

Keywords: European Urban Charter, Handicapped,
Architectural Arrangements for Handicapped,
Accessibility, Yozgat

1. GİRİŞ (INTRODUCTION)

Mimarlık doğal çevrenin yapıllı çevreye dönüştürülmesi için yapılan girişimleri kapsayan, kullanıcının istek ve gereksinimlerine yanıt verecek biçimde sağlıklı, yaşanılabilir ve estetik mekânlar yaratan bir disiplindir. Mimarlık mesleğinin somut bir çıktısı olarak fiziksel çevrenin biçimlenmesine katkı sağlayan yapılar ve yapılarla biçimlenen kentsel alanlar toplumların sosyal, siyasal, kültürel ve ekonomik karakteri kadar gelişmişlik düzeylerinin de göstergesidir. Fiziksel çevrenin tüm kullanıcı grupların istek ve gereksinimlerine yanıt verecek biçimde tasarlanması kullanıcıların yapılara ve kentsel alanlara erişimini ve kent yaşamına katılımını kolaylaştıracak ve yaşam kalitesini yükseltecek bir girişim olarak görülmelidir. Kullanıcıların çoğu yapılara ve kentsel alanlara kolay ve zahmetsiz erişirken, engelliler sorunlarla karşılaşmaktadır. Ülkemizde engellilerin eğitim, sağlık, çalışma, eğlenme, dinlenme ve spor gibi yasa ile kendilerine tanınmış temel hakları gerçekleştirmelerine olanak tanıyacak mimari düzenlemelerin yetersizliği, engelli nüfusun büyük oranda eğitimsiz ve dolayısıyla üretim ve işgücüne katılımının düşük olmasına neden olmaktadır. Gelişmiş ülkelerde engelliler nüfusun %7-8'ini oluştururken, Türkiye'de bu oran %12'ler (yaklaşık 8,5 milyon kişi) civarındadır [1 ve 2].

Engellilerin kent yaşamına katılabilmelerine ve temel haklardan yararlanabilmelerine ilişkin olarak başta Anayasa olmak üzere çeşitli yasa ve yönetmelikler çıkartılmış, engellilere yönelik hükümler eklenmiş ve konuya ilişkin politikaları belirlemek üzere çeşitli kurumlar oluşturulmuştur. Bu kurumlar toplumun engellilere bakış açısının değiştirilmesi, engellilerin yaşadıkları konuttan çıkarak kent ve toplum yaşamına katılabilmesi, kentsel alanlara ve yapılara rahat, sorunsuz erişebilmesi için çalışmalar yürütmektedir. Ancak yapılan çalışmalar yasa düzeyinde veya büyük kentlerdeki az sayıda uygulama ile sınırlı kalmış, yaygınlaştırılamamış, kentsel alanlar ve yapılarda engellilere yönelik düzenlemeler istenilen düzeye ulaşamamıştır. Bu durum engelliler kadar yaşlılar ve çocuklar gibi özel grupların da kent yaşamına katılmalarını güçleştirmekte veya engellemektedir. Bu çalışmada Avrupa Konseyi'nin Yerel ve Bölgesel Yönetimler Kongresi tarafından 1992 yılında kabul ve ilan edilen, 20 maddelik bildirme ve 13 maddelik şart ilkelerinden oluşan ilk Avrupa Kentsel Şartı [3] kapsamında engellilere yönelik mimari düzenlemeler tartışılmıştır.

2. ÇALIŞMANIN ÖNEMİ (RESEARCH SIGNIFICANCE)

Çalışmanın amacı engelli kullanıcıların kentsel alanda ulaşım, dolaşım ve yapılara erişimde karşılaştıkları güçlükleri vurgulamak ve bu güçlüklerin ortadan kaldırılmasına yönelik olarak yerel yönetimlerin yapması gereken kentsel ve mimari düzenlemeleri tartışmaktır. Çalışma ile orta ölçek bir Anadolu kenti olan Yozgat'ta engellilere yönelik düzenlemelerin karşılanma düzeyi sorgulanmış, engellilerin toplum ve kent yaşamına katılmaları ve yaşam kalitelerinin yükseltilmesi için önerilerde bulunulmuştur.

3. ENGELLİLER VE KENTSEL YAŞAM (HANDICAPPED AND URBAN LIFE)

3.1. Kavram ve Tanımlar (Concept and Definitions)

Özürlülük, yetersizlik, sakatlık ve engellilik kavramları çok kez birbirlerinin yerine kullanılmaktadır. Dünya Sağlık Örgütü (WHO) bu kavramları yetersizlik (impairment), özürlülük, (disability) ve engellilik (handicap) olmak üzere üç farklı şekilde tanımlamaktadır. Bu tanıma göre iç veya dış organların zarar görmesi veya tahrip olması nedeniyle sağlık bakımından psikolojik, fizyolojik ve anatomik yapı veya fonksiyonlardaki eksiklik ve anormallik *yetersizlik*; organların

zarara uğraması nedeniyle ruhsal, psikolojik veya fiziki yönden fonksiyonel engellerin ortaya çıkması *özürlülük* ve bir aktiviteyi normal kabul edilen sınırlar içinde gerçekleştirilmede kısıtlılık veya yetersizlik *engellilik* olarak ifade edilmektedir [4]. Birleşmiş Milletler Sakat Hakları Bildirgesi bireyin yaşantısında kendi kendisine yapması gereken işleri her hangi bir noksanlık sonucu yapamamasını *sakatlık*, herhangi bir bozukluğa bağlı olarak bireyin normal kabul edilen işlev ve davranışlarında geçici ya da kalıcı kaybı *özürlülük* ve doğuştan veya sonradan oluşan sebeplerle kişinin normal kabul edilen sosyal rolünün engellendiği olumsuz durumları ise *engellilik* olarak tanımlamaktadır [5]. Bir başka tanım ise bireyin yaşamı boyunca yaş, cinsiyet, sosyal ve kültürel faktörlere bağlı olarak toplumda üstlenmesi gereken rolleri doğuştan ya da sonradan oluşan sebeplerle yerine getirememesini *engellilik/özürlülük* olarak ifade etmektedir [6 ve 7].

Özürlülük ve engelliliği ulaşılabilirlik açısından birbirinden farklı gören tanımlar da bulunmaktadır. Doğuştan veya sonradan herhangi bir nedenle bedensel, zihinsel, ruhsal, duygusal ve sosyal yeteneklerini kaybetmesi nedeniyle normal yaşamın gereklerine uyamama durumunda olup, bağımsız hareket edebilmesi için yapılarda ve açık alanlarda özel fiziki düzenlemelere gereksinim duyan kişi *özürlü*; ev, iş, okul ve sosyal yaşamdaki diğer rollerini yerine getirebilme konusunda yapısal çevre içindeki fiziksel, kültürel veya sosyal kısıtlamalarla karşılaşan *özürlü* kişi ise *engelli* olarak tanımlanmaktadır. Bu tanıma göre bireyin toplumsal faaliyetleri yerine getirmesinde engel oluşturmayan *özürü*, toplumsal veya mekânsal düzenlemelerdeki yetersizlikler ya da yanlışlıklar nedeniyle bir engel haline gelebilmektedir [8]. Ülkemizde kentsel alanlar ve yapılar engellilerin bu mekânlara erişimini ve engelli olmayanların da hareketlerini güçleştiren/kısıtlayan/imkansızlaştıran uygulamalar içermektedir.

Engellilere yönelik çalışmalarda sıklıkla birbirlerinin yerine kullanılan ulaşılabilirlik ve erişilebilirlik kavramları da farklılıklar içermektedir. Toplum yaşamına katılımda mekâna ulaşmak, mekânı kullanabilmek, temel haklardan yararlanabilmek *ulaşılabilirlik* ve fiziksel çevrenin ulaşım ve dolaşım olanaklarıyla tüm kullanıcı gruplarının istek ve gereksinimlerine göre tasarlanması ve uygulanması, kentsel alanlara, yapılara ve yapı içinde mekânlara ulaşabilmek *erişebilirlik* kavramıyla ifade edilmektedir [9]. Bu nedenle yapısal çevrenin potansiyel tüm kullanıcılar için sınırlandırılmaması ve kentsel mekânlardan yapı iç mekânlarına kadar tüm çevrenin engelsiz kullanılabilmesi *erişilebilirlik* olarak tanımlanmaktadır. Avrupa Kentsel Şartı kapsamında engellilerin kentsel alanda ulaşım, dolaşım ve yapılara erişiminin irdelendiği bu çalışmada *özürlülük* ve *sakatlık* kelimeleri yerine bireyin toplum yaşamında diğer bireylerle eşit olarak yer alma olanağının kaybolduğunu ya da kısıtlandığını vurgulayan [10 ve 11] *engellilik* ve *erişebilirlik* kavramları tercih edilmiştir.

3.2. Yasal Çerçeve (Legal Framework)

İnsan Hakları Evrensel Bildirgesi her insanın özgür, onur ve haklar bakımından eşit doğduğunu ve herhangi bir ayırım gözetilmeksizin bildirgede ileri sürülen tüm hak ve özgürlüklere sahip olduğunu ifade etmektedir [12]. Türkiye Cumhuriyeti Anayasası eğitim, sağlık, çalışma, eğlenme, dinlenme ve spor gibi yasalarca tanınmış temel hakların engelli bireyleri de kapsamasını ve bu yönde düzenlemeler yapılmasını öngörmektedir. Ülkemizde fiziksel çevrenin engelliler veya daha geniş bir perspektifle bütün dezavantajlı gruplar için düzenlenmesine yönelik pek çok yasa ve yönetmelik bulunmaktadır.

Kentsel mekânın biçimlenmesinde önemli rol oynayan yerel yönetimler çeşitli yasalar gereği engellilerin kentsel ulaşım hizmetlerine, kentteki her tür açık alana, yapılara ve ulaşım olanaklarına erişebilirliklerini sağlamak, gerekli düzenlemeleri yapmak ve denetlemekle yükümlüdür [13]. Bundan başka Türk Standartları Enstitüsü tarafından engellilere verilecek hizmetlere ilişkin kentsel açık alanlar (sokak, cadde, meydan ve yollar), yapı ve yapı yakın çevresinde düzenlemeler içeren çeşitli standartlar (TS 12460, TS 12574, TS 12575, TS 12576, TS 7937, TS 9111) [13 ve 14] hazırlanmıştır. Engellilerin toplum ve kent yaşamına katılımlarını sağlamaya yönelik düzenlemeler yasalarla zorunlu hale getirilse de, yasaların uygulamaya yönelik yaptırımlar içermemesi, uygulama ve denetimi yapanların belki de konunun önemini yeterince kavrayamaları ve yeterli bilinçte olmamaları engellilerin fiziksel çevreye ve yapılara erişimde yaşadıkları sorunların yeterince çözümlenmemesine neden olmaktadır. Kent ve çevresinin iyileştirilerek kullanıcı grupların tümünün kentsel alanlardan ve yapılardan yararlanması, kentlerin huzurlu, mutlu ve güvenli bir yapıya kavuşturulması ve yaşam kalitesinin arttırılması amacıyla oluşturulmuş ilk Avrupa Kentli Hakları ve Avrupa Kentsel Şartı [3] engellilere yönelik olarak yapılması gereken mimari düzenlemelere de dikkat çekmektedir.

3.3. Avrupa Kentsel Şartı Bildirgesi (The European Declaration of Urban Rights)

Avrupa Konseyi (Council of Europe) 47 Avrupa ülkesinin katılımıyla 1949 yılında Avrupa'da demokrasi ve insan haklarını güçlendirmek amacıyla kurulmuş ve Türkiye'nin de 9 Ağustos 1949 tarihinde üye olduğu [15] bir platformdur. Avrupa Kentsel Şartı Avrupa Konseyi'nin Yerel ve Bölgesel Yönetimler Kongresi tarafından kent politikalarından yola çıkılarak oluşturulmuş bir bildirgedir. Bildirgede yer alan politikalar Konsey tarafından 1980-1982 yılları arasında Kentsel Rönesans İçin Avrupa Kampanyası kapsamında geliştirilmiştir [16]. Kentli hakları ile ilgili en geniş bildirge olan Avrupa Kentsel Şartı'nda ideal kent kentli haklarının korunduğu, yaşam koşullarının iyileştirildiği, kullanıcılardan alınan dönüşümlerle birçok sektör ve aktiviteyi bir arada uyum içinde barındıran yaşam yeri olarak tanımlanmaktadır [15].

Bildirge 20 başlık altında toplanan Avrupa Kentli Hakları ve 13 başlık altında toplamış Şart İlkeleri'ni kapsamaktadır. Avrupa Kentli Hakları ve Şart İlkeleri'nin her maddesi toplumun her kesiminden bireyleri ve dolayısıyla engellileri de kapsamaktadır. Bu kapsamda Avrupa Kentli Hakları engellilerin güvenli bir kent, sağlıklı, kaliteli bir mimari ve fiziksel çevrede yaşamalarından başlayarak çalışma, dolaşım, sağlık, spor ve dinlenme, kültür gibi temel haklardan yararlanmalarını ve bu işlevlerin birbirleriyle ilişkili olarak çözümlenmesini hedeflenmektedir. Bildirgede sunulan şart ilkeleri ise kentli haklarına sahip olunması için olmazsa olmaz koşullara, bir başka deyişle ideal olarak tanımlanan kent ortamını yaratabilmek için gerekliliklere vurgu yapmaktadır. Engellilerin kentsel alan ve yapılara erişebilirliklerinin sorgulandığı bu çalışmada Avrupa Kentsel Şartı ve Şart İlkeleri'nin engellilere yönelik uygulamaları etkilediği ve belirlediği düşünülen haklar ve ilkeler üzerinde durulmuştur. Çalışma kapsamında engellilerin toplum ve kent yaşamına katılabilmeleri, kentsel alanlar, yapılar ve yapı içinde mekânlara erişebilmeleri ve yaşam kalitelerinin arttırılabilmesi için yapılması gereken düzenlemeler ve bu düzenlemelerin Yozgat kenti özelinde varlığı sorgulanmıştır. Avrupa Kentsel Şartı Kentli Hakları Tablo 1'de ifade edilmektedir. Engelliler kentsel mekânların kendilerine yönelik düzenlemeler ve donatılardan

yoksun olması nedeniyle zorunlu yaşam alanları gibi görülen konutlarından dışarı çıkamamakta ve eğitim, sağlık, çalışma, eğlenme, dinlenme ve spor gibi yasa ile kendilerine tanınmış temel haklardan yararlanamamaktadır. Tablo 1’de görüldüğü üzere kentli hakları ve şart ilkeleri olarak tanımlanan her madde insan hakları ve sürdürülebilir gelişme için gerekli görülmekte ve engelli bireyleri doğrudan ilgilendirmektedir.

Tablo 1. Avrupa Kentsel Şartı Kentli Hakları Bildirgesi [15 ve 16]
(Table 1. The European Declaration of Urban Rights [15 and 16])

AVRUPA KENTSEL ŞARTI KENTLİ HAKLARI BİLDİRGESİ		
1	GÜVENLİK	Mümkün olduğunca suç, şiddet ve yasa dışı olaylardan arındırılmış emin ve güvenli bir kent;
2	KİRLİTİLMEMİŞ, SAĞLIKLI BİR ÇEVRE	Hava, gürültü, su ve toprak kirliliği olmayan, doğası ve doğal kaynakları korunan bir çevre
3	İSTİHDAM	Yeterli istihdam olanaklarının yaratılarak, ekonomik kalkınmadan pay alabilme şansının ve kişisel ekonomik özgürlüklerin sağlanması
4	KONUT	Mahremiyet ve dokunulmazlığının garanti edildiği, sağlıklı, satın alınabilir, yeterli konut stokunun sağlanması
5	DOLAŞIM	Toplu taşıma, özel arabalar, yayalar ve bisikletliler gibi tüm yol kullanıcıları arasında, birbirinin hareket kabiliyetini ve dolaşım özgürlüğünü kısıtlamayan uyumlu bir düzenin sağlanması
6	SAĞLIK	Beden ve ruh sağlığının korunmasına yardımcı çevrenin ve koşulların sağlanması
7	SPOR VE DİNLENCE	Yaş, yetenek ve gelir durumu ne olursa olsun, her birey için, spor ve boş vakitlerini değerlendirebileceği olanakların sağlanması
8	KÜLTÜR	Çok çeşitli kültürel ve yaratıcı etkinlikler ve uğraşlara erişim ve katılımın sağlanması
9	KÜLTÜRLER ARASI KAYNAŞMA	Geçmişten günümüze, farklı kültürel ve etnik yapıları barındıran toplulukların barış içinde yaşamalarının sağlanması
10	KALİTELİ BİR MİMARİ VE FİZİKSEL ÇEVRE	Tarihi yapı mirasının duyarlı bir biçimde restorasyonu ve nitelikli çağdaş mimarinin uygulanmasıyla, uyumlu ve güzel fiziksel mekânların yaratılması
11	İŞLEVLERİN UYUMU	Yaşama, çalışma, seyahat işlevleri ve sosyal aktivitelerin olabildiğince birbiriyle ilintili olmasının sağlanması
12	KATILIM	Çoğulcu demokrasilerde; kurum ve kuruluşlar arasındaki dayanışmanın esas olduğu kent yönetimlerinde; gereksiz bürokrasiden arındırma, yardımlaşma ve bilgilendirme ilkelerinin sağlanması
13	EKONOMİK KALKINMA	Kararlı ve aydın yapıdaki tüm yerel yönetimlerin, doğrudan veya dolaylı olarak ekonomik kalkınmaya katkı konusunda sorumluluk sahibi olması
14	SÜRDÜRÜLEBİLİR KALKINMA	Yerel yönetimlerce ekonomik kalkınma ile çevrenin korunması ilkeleri arasında uzlaşmanın sağlanması

Tablo 1'in devamı		
15	MAL VE HİZMETLER	Erişilebilir, kapsamlı, kaliteli mal ve hizmet sunumunun yerel yönetimi, özel sektör ya da her ikisinin ortaklığıyla sağlanması;
16	DOĞAL ZENGİNLİKLER VE KAYNAKLAR	Yerel doğal kaynak ve değerlerin; yerel yönetimlerce, akılcı, dikkatli, verimli ve adil bir biçimde, beldede yaşayanların yararı gözetilerek, korunması ve idaresi
17	KİŞİSEL BÜTÜNLÜK	Bireyin sosyal, kültürel, ahlaki ve ruhsal gelişimine, kişisel refahına yönelik kentsel koşulların oluşturulması
18	BELEDİYELERARASI İŞBİRLİĞİ	Kişilerin yaşadıkları beldenin, beldeler arası ya da uluslararası ilişkilerine doğrudan katılma konusunda özgür olmaları ve özendirilmeleri
19	FİNANSAL YAPI VE MEKANİZMALAR	Bu bildirmede tanımlanan hakların sağlanması için, gerekli mali kaynakları bulma konusunda yerel yönetimlerin yetkili kılınması
20	EŞİTLİK	Yerel yönetimlerin; tüm bu hakları bütün bireylere cinsiyet, yaş, köken, inanç, sosyal, ekonomik ve politik ayırım gözetmeden, fiziksel veya zihinsel özürlerine bakılmadan; eşit olarak sunulmasını sağlamakta yükümlü olması

3.4. Ulaşım ve Dolaşım İlkesi

(Principles of Transport and Mobility)

Avrupa Kentsel Şartı İlkeleri Avrupa kentli hakları ile tanımlanan haklara sahip olunması amacıyla kentlerin nasıl olması gerektiğini tanımlarken, kentlerimizde göz ardı edilen engelli, yaşlı ve çocuk kullanıcılar gibi dezavantajlı grupların kentsel alan ve yapıları kullanımına yönelik mimari düzenlemelere de vurgu yapmaktadır. Avrupa Kentsel Şartı İlkeleri kapsamında kentlerde engelsiz, yaşanılabilir, kullanışlı ve erişilebilir kentsel alanların ve yapıların oluşturulması, engellilere yönelik farkındalık yaratılması ve kentsel yaşam kalitesinin arttırılması hedeflenmektedir. Avrupa Kentsel Şartı İlkeleri Tablo 2'de ifade edilmektedir.

Tablo 2. Avrupa Kentsel Şartı İlkeleri [15 ve 16]
Table 2. The European Declaration of Principles [15 and 16]

AVRUPA KENTSEL ŞARTI İLKELER	
1	Ulaşım ve Dolaşım
2	Kentlerde Çevre ve Doğa
3	Kentlerin Fiziki Yapıları
4	Tarihi Kentsel Yapı Mirası
5	Konut
6	Kent Güvenliğinin Sağlanması ve Suçların Önlenmesi
7	Kentlerdeki Özürlü ve Sosyo-Ekonomik Bakımdan Engelliler
8	Kentsel Alanlarda Spor ve Boş Zamanları Değerlendirme
9	Yerleşimlerde Kültür
10	Yerleşimlerde Kültürlerarası Kaynaşma
11	Kentlerde Sağlık
12	Halk Katılımı, Kent Yönetimi ve Kent Planlaması
13	Kentlerde Ekonomik Kalkınma

Avrupa Kentsel Şartları arasında ilk sırayı alan Ulaşım ve Dolaşım 4 maddeyi kapsamaktadır. Tablo 3'te ulaşım ve dolaşım kapsamında vurgulanan maddeler ifade edilmektedir.

Tablo 3. Ulaşım ve dolaşım ilkesi [15 ve 16]
(Table 3. Principle of transport and mobility [15 and 16])

Ulaşım ve Dolaşım	Özellikle özel aralarla seyahat hacminin azaltılması gerekliliği
	Dolaşım, yaşanabilir bir kent oluşturmaya yönelik bir biçimde düzenlenmeli ve çeşitli ulaşım alternatiflerine izin vermeli
	Sokağın sosyal bir arena olarak algılanması
	Sürekli bir eğitim ve öğretim çabası gerekliliği

Ulaşım ve dolaşım ilkesinin ilk maddesi özel araçlarla seyahat hacminin azaltılmasının gerekliiğii üzerinedir. Endüstri devrimi sonrası artan nüfus, çalışma yaşamının zorlukları, gelişen teknoloji ve olanaklarla özel araç kullanımının yaygınlaşması nedeniyle ulaşım ve dolaşım kentler için sorun olmuştur. Kentlerimizde hatalı ulaşım politikalarının sonucu olarak görülen sorun karayolu taşımacılığii, yeni yol ağlarının yapımı ve özel araç kullanımı ile çözümlenmeye çalışılmıştır. Ancak yenilenemeyen enerji kaynaklarını tüketen, ekonomik ve çevreyle dost olmayan ve gün geçtikçe trafik yükünün artmasına neden olan karayolu taşımacılığının sanıldığı aksine sürdürülebilir olmadığı ve sorunu çözmediğii anlaşılmıştır.

Ulaşım ve dolaşım ilkesinin 2. maddesi dolaşımın yaşanabilir bir kent oluşturmaya yönelik bir biçimde düzenlenmesi ve çeşitli ulaşım alternatiflerine izin verilmesini öngörmektedir. Geleceğii kentlerinin otomobil yerine yaya odaklı olması amaçlanmalıdır. Yapılan araştırmalar kentlerde yaya yolu ve yaya alanlarının kentsel canlılığı arttığii göstermektedir [17]. İstatistikler son 30 yılda kişi başına yapılan yolculuk adedinin artmazken, yapılan kent planları ile bu yolculuklarda kat edilen mesafelerin önemli ölçüde arttığii göstermektedir. Benzer şekilde trafik karmaşasının yaşandığı alanlarda var olan yolların kapatılmasının yaşam kalitesini ve toplu taşıma hizmetlerine talebi arttırdığı da kanıtlanmıştır [17]. Ayrıca kentlerde trafik sorununun yol ve kavşak yapımı [18] ve özel araç kullanımı yerine toplu taşıma araçlarının tercih edilmesi ile çözümleneceğii görülmektedir. Bu nedenle kentlerde özel araç kullanımının azaltılması, toplu taşıma olanaklarının ve yaya ulaşımının desteklenmesi, bisiklet gibi çevreyle dost ve sağlıklı taşıtların kullanımının yaygınlaştırılması kentsel sürdürülebilirliğii sağlayacak, zaman ve mekânın verimli kullanılmasına yardımcı olacaktır.

Ulaşım ve dolaşım ilkesi kapsamında 3. madde sokağın sosyal bir arena olarak algılanmasıdır. Kentsel mekânların büyük bölümünü oluşturan cadde ve sokaklar özel yaşamın bittiğii ve kentsel yaşamın başladığı ortak alanlardır. Kentlerde güvenlik sorunlarının artması sokakların kullanımını olumsuz yönde etkilemektedir. Buna ek olarak yetersiz kaldırım genişlikleri, yüksek bordürlü kaldırımlar, yaya yollarında kot farklarının eğimi yüksek rampalarla veya rampasız çözümlenmesi, döşeme malzemesinin iyi uygulanmaması, yaya yolu veya sokaklarda kullanımı engelleyecek uygulamaların olması, kaldırım park etmiş araçlar ve yetersiz aydınlatma gibi nedenler sokakların kullanımını kısıtlamakta ve güçleştirmektedir. Bu nedenle kent merkezlerinde yayaların yoğun kullanıldığı alanlarda araç kullanımının azaltılması ve araç hızının düşürülmesine yönelik uygulamalar tercih edilmelidir [17].

Ulaşım ve dolaşım ilkesinin 4. maddesi sürekli bir eğitim ve öğretim çabasının gerekliiğiidir. Yerel yönetimler ortak mülkiyet olan sokakların kullanıcı gruplar tarafından aktif ve sorunsuz kullanılmasına yönelik düzenlemeleri gerçekleştirilmesini öngörmektedir. Ulaşımında ana hedef otomobil odaklı kentlerin yayaların daha hızlı, güvenli ve nitelikli dolaşımına olanak tanıyacak yaya

odaklı kentlere dönüştürülmesidir. Ancak Türkiye’de otomobil sahipliğinin bir statü olarak görüldüğü, otomotiv sektörünün reklamlarının ve kredi sisteminin yaygın olduğu ve herkesin otomobil sahibi olmayı hayal ettiği günümüz koşullarında özel araç sahipliğinin ve kullanımının azalması imkânsız görülmektedir. Ancak çevre ve ulaşım bilincinin oluşturulduğu, alternatif ulaşım araçlarının var olduğu, toplu taşımanın yaygınlaştığı ve yaya ulaşımının engeller içermediği koşullarda tüm kullanıcıları kentsel alanlara ulaştırmak kolaylaşacaktır. Sorunun çözümüne yönelik olarak ulaşım ve dolaşım kapsamında dolaşımın, yaşanabilir bir kent oluşturmaya yönelik bir biçimde düzenlenmesi ve çeşitli ulaşım alternatiflerine izin vermesi amaçlanmaktadır.

4. ULAŞIM VE DOLAŞIMDA ENGELLİLERE YÖNELİK DÜZENLEMELER (ARRANGEMENTS FOR HANDICAPPED IN TRANSPORT AND MOBILITY)

Kentlerin büyümesi, özel araç sahipliğinin teşvik edilmesi kentlerde taşıt sayısının artmasına, kentin cadde ve sokaklarında yaya kullanımının yayaların aleyhine azalmasına neden olmaktadır. 3030 sayılı Kanun Kapsamı Dışında Kalan Belediyeler Tip İmar Yönetmeliği’ne göre kent içinde yayaların kullanımına yönelik kaldırım ve yaya yollarının Türk Standartları Enstitüsü’nün ilgili standardına uygun olarak uygulanması ve denetlenmesi görevini yerel yönetimlere vermektedir. Ayrıca Avrupa Kentsel Şartı Ulaşım ve Dolaşım ilkesi 4. maddesi ile ulaşımında kullanıcıların birbirinin hareket yeteneğini ve dolaşım özgürlüğünü kısıtlamayan uyumlu bir düzenin sağlanmasının gerekliliği vurgulanmaktadır.

4.1. Kentsel Alanda Ulaşım ve Dolaşım (Transport and Mobility in Urban Area)

Engellilerin kentsel alanda ulaşım ve dolaşımı sorunlar içermektedir. Bu sorunların başında engellilerin diğer kullanıcı grupların rahat ve sorunsuz eriştikleri kentsel mekânlara, yapılara ve yapılara erişememesi gelmektedir. Günümüzde engellilik konusunda toplumda farkındalık oluşturulmuş, diğer kullanıcılara tanınan temel haklardan engellilerin de yararlanması için yasa ve yönetmelikler oluşturulmuş, bu konuda yapılacak düzenlemelerin koordinasyonunu sağlamak üzere çeşitli kurum ve kuruluşlar oluşturulmuşsa da engellilerin kentsel alanlar ve yapılardan aktif olarak yararlanması henüz istenilen düzeye getirilememiştir. Engellilere yönelik olarak 2010 yılında ülke genelinde gerçekleştirilen bir araştırma engellilerin büyük çoğunlukla yaşadıkları yerdeki fiziksel çevre düzenlemelerinden hoşnut olmadıklarını göstermektedir. Bu hoşnutsuzluk kentsel alanların ve yapıların engellilerin ulaşım ve dolaşımına uygun olmamasından kaynaklanmaktadır. Araştırmaya göre engellilerin %66,3’ü yaşadıkları yapının, %59,5’i alışveriş mekânlarının, %58,4’ü kamu binalarının ve %55,4’ü postane, banka gibi genel hizmet yapılarının engellilerin kullanımına uygun olmadığını düşünmektedir [19]. Bu kapsamda uygulama ve denetimlerden sorumlu yerel yönetimlere de önemli görevler düşmektedir.

Engellilerin kaldırım ve yaya yollarında karşılaştıkları sorunların temelinde erişimde sürekliliğin sağlanamaması gelmektedir. Engellilerin kentsel alanda karşılaştıkları ulaşım ve dolaşım sorunları Tablo 4’te ifade edilmektedir.

Tablo 4. Engellilerin ulaşım ve dolaşım sorunları
(Table 4. Problems of transport and mobility for handicapped)

ENGELLİLER İÇİN ULAŞIM VE DOLAŞIM SORUNLARI	
Ulaşım araçları	Engellilerin ulaşım ve dolaşımını sağlayan toplu taşıma veya binek araçlara ilişkin belirlenmiş bir standardın olmaması
	Engellilere uygun tasarlanmış toplu taşıma araçlarının olmaması
	Engellilere uygun olarak uyarlanmış toplu taşıma araçlarının olmaması
	Ulaşım hizmetlerinin düzenli ve sürekli olması (otobüs saatlerinin ve durak yerlerinin sürekliliği, zihinsel engelliler için yazılı bilgilerin yalın ifadelerle duyurulması)
	Engellilerin kullanımı için tahsis edilmiş sürekli hizmet sunan bir servis aracının olmaması
	Engellilerin kullanımı için ayrılmış yeterli otopark alanının olmaması
	Engellilerin kullanımı için ayrılmış otopark alanlarına özel araçların park etmesi
Kaldırım	Kaldırımların engellilerin çıkacağı yükseklikten fazla olması
	Kaldırıma rahat erişim sağlayacak maksimum %6 eğimli rampaların olmaması
	Kaldırım döşeme kaplamasının düzgün yüzeyli olmaması
	Kaldırım genişliğinin veya yüksekliğinin değişken olması
	Kaldırıma araçların park etmesi
Kaldırımlarda erişimi engelleyecek elemanların bulunmaması (durak, aydınlatma elemanı, mantar, teşhire konulmuş ürünler, disiplinsiz konumlandırılmış kentsel mobilyalar vb.)	
Yaya yolları	Yaya yollarının döşeme kotunun değişken olması
	Yaya yollarının döşeme kotunun değişmesi durumunda maksimum %6 eğimli rampaların olmaması
	Yol kaplamasının düzgün yüzeyli olmaması
	Yaya yollarının genişliğinin değişken olması
	Yaya yollarında araçların park etmesi
Yaya yollarında erişimi engelleyecek elemanların bulunmaması (aydınlatma elemanı, mantar, teşhire konulmuş ürünler, disiplinsiz konumlandırılmış kentsel mobilyalar vb.)	

4.1.1. Ulaşım Araçları (Transport Vehicles)

Ülkemizde engellilerin raylı taşıma sistemlerinden yararlanabilmelerine ilişkin standartlar kullanılmaktadır [20, 21 ve 22]. Ancak engellilerin ulaşım ve dolaşımını sağlayan toplu taşıma veya binek araçlarına ilişkin bir standart henüz oluşturulamamıştır. Hatalı ulaşım politikaları sonucunda Cumhuriyet'in ilk yıllarında başlatılan demiryolu ulaşımı çeşitli nedenlerle sürdürülememiştir. Günümüzde büyük kentlerin dışındaki pek çok kentimiz raylı ve hafif raylı taşıma sistemlerden yoksundur. Ulaşım hizmetlerinin düzenli ve sürekli olması (otobüs saatlerinin ve durak yerlerinin sürekliliği, zihinsel engelliler için yazılı bilgilerin yalın ifadelerle duyurulması) engellilerin ulaşım araçlarına erişimini kolaylaştıracak uygulamalardır.

Kent büyüklüğüne göre değişmekle birlikte otomobil kullanımının büyük oranda 7-8 km.den az mesafeler içerdiği bilinmektedir. Özel araç kullanımının oldukça fazla olduğu kentlerimiz taşıtların ve otoparkların işgali altındadır. Yayalar ve dolayısıyla engelliler

açısından güvenli alanlar oluşturmak amacıyla kent merkezinde taşıt yoğunluğu ve taşıt hızı azaltılmalı, otomobil dışı alternatif ulaşım araçları ve toplu taşıma araçları kullanılmalı, kısa mesafelerde bisiklet, yaya kullanımı teşvik edilmeli ve yaya kullanımına ayrılmış alanlar arttırılmalıdır. Ayrıca özel araçların sayısal olarak azalması, araçların kaldırıma çıkmasını önlemek üzere yapılan mantar türü uygulamaların da engelliler için oluşturduğu sorunları azaltacaktır. Pek çok kentte ulaşımın çoğunlukla yaya veya bisikletle kolay erişilebilecek uzunlukta olduğu (5 km.) görülmektedir [17 ve 18]. Bu çerçevede toplu taşıma araçlarının yaygınlaştırılması ve özel araç kullanımının azaltılması kaldırım ve yaya yollarının park eden taşıtlar yerine yayalar tarafından kullanılmasına yardımcı olacaktır. Engelli kullanıcıların bir kısmı kendilerine uygun tasarlanmış özel araçları kullanmaktadır. Bu nedenle mevcut otopark alanları ile orantılı ve yeterli sayıda özürlü otopark alanı ayrılmalıdır.

4.1.2. Kaldırım ve Yaya Yolları (Pavement and Pedestrian Ways)

Gelişmiş ülkelerde kent mekânlarında yayalar, ülkemizde ise duran ve hareket halindeki taşıtlar önceliklidir. Kent içinde dolaşımın önemli bir kısmı yaya olarak gerçekleştirilmektedir. Bu nedenle kent merkezlerinin mevcut uygulamaların aksine yaya öncelikli olması gerekmektedir. Kent merkezinde öncelik sırası yaya, çevre dostu motorsuz ulaşım araçları, toplu taşıma araçları, hareket halinde ve duran taşıtların olmalıdır [17 ve 18].

Engellilerin kaldırım ve yaya yollarında rahat ve sorunsuz dolaşımı için;

- Yeterli genişlik,
- Yeterli hareket alanı,
- Baş hizası altında serbest alan,
- Düz ve kaygan olmayan yüzey ve
- Yönlendirme ve uyarı araçlarının olması gereklidir.

Türk Standartları Enstitüsü'nce hazırlanan TS 12576'da yaya kaldırımı genişliğinin kullanım yoğunluğuna bağlı boyutlandırılarak TS 7937'ye göre [23] uygulanması gerektiği ifade edilmektedir. TS 12576 standardı yol gösterici olmakla birlikte engellilere yönelik mekânların nasıl tasarlanması gerektiği konusunda belirsizlikleri ortadan kaldırmamaktadır. Bu nedenle TS 12576 standardının iç ve dış mekânları da kapsayacak şekilde TS 9111 ile birlikte birleştirilmesi ve bir tasarım rehberine dönüştürülmesi gerekmektedir. TS 12576 standardına göre yayaların serbestçe hareket edebilmeleri için kaldırım genişliğinin en az net 150 cm olması gerekmektedir [24 ve 25]. Yaya kaldırımalarında özellikle tekerlekli sandalye kullanan engellilerin bir engel etrafında dönüş yapabileceği dikkate alınarak kaldırım genişliği belirlenmeli, kaldırım kesitindeki eğim %2'nin üzerinde olmamalıdır [25].

Kaldırım ve yaya yolunun kaplaması, kaymayı önleyici ve dolaşımı kolaylaştırıcı olmalı, yüzey üzerinde yer alacak tesisat ve donatılar (rögar kapakları, ızgaralar vb.) engellinin dolaşımını tehlikeye sokacak ve erişimin sürekliliğini kesecek düzenlemeler içermemelidir. Ayrıca yaya kaldırımında yol güzergâhının görme engelliler tarafından baston ile kolaylıkla bulunabilmesi sağlanmalı, bunun için doğal kılavuz çizgileri ve duyumsanabilir yüzeylerden oluşan kılavuz şeritlerden faydalanılmalıdır. Yaya kaldırımı kaplamasının üzerinde ya da içinde inşa edilen kılavuz şeritler ana yaya hareketine paralel doğrultuda, 60 cm. genişlikte ve çevrelerindeki yüzeylerin renkleri ile kontrast oluşturacak renkte malzemenle tasarlanmalıdır. Kılavuz çizgilerin yüzeyinde kullanılacak malzeme tekerlekli sandalye kullanan engelliler için sorun oluşturmayacak yükseklikte seçilmelidir.

Yaya kaldırımı ve taşıt yolunu ayıran bordür taşının yüksekliği 3 cm. den az ve 15 cm.den çok olmamalı ve yaya geçitlerinde kaldırımın uygun bir yerinde 90 cm. genişliğinde ve maksimum %8 eğimde rampa uygulanmalıdır. Yaya yolu ve kaldırım üzerinde ağaç, ilan ve reklam panosu, çiçeklik, çöp kutusu benzeri kentsel mobilyaların yer alması durumunda donatılar, 75-120 cm. genişlikte bir hat üzerinde düzenlenmeli ve duyumsanabilir yüzey elemanları ile kaldırım ve yaya yolu kotundan ayrılmalıdır. Bundan başka kavşaklarda oluşturulacak sinyalizasyon sürelerinde engelli, yaşlı ve çocuk hızı düşünülerek geçiş süresi belirlenmelidir. Yaya yolları ve kaldırımlarda zihinsel engellilerin algılayıp yorumlayabileceği basit işaretlemeler, yönlendirici ve bilgilendirici donanımlardan yararlanılmalıdır [24, 25 ve 26].

4.1.3. Yapılar (Buildings)

Kentsel alanda yaşanan ulaşım ve dolaşım sorunları engellilerin kentte dolaşımını güçleştirmektedir. Ayrıca yapı tasarımında da engellilere yönelik düzenlemelerin yapılması ülkemiz için oldukça yeni bir konudur. Resmi yapıların girişlerine rampa ve özürlü wc yapılması ile sınırlı kalan düzenlemeler oldukça yetersizdir. Konut üretiminde TOKİ uygulamaları ile başlatılan engellilere yönelik çalışmalar engellilerin konut sahibi olmalarını kolaylaştırmakla birlikte yaygınlaştırılamamıştır. Engellilerin konut girişlerinden başlayarak tüm mekânları aktif kullanabilmesi için konut tasarım ve uygulanmasında ölçülendirme, tesisat ve engellilerin ikamet edeceği yapıların düzenlenmesine yönelik standartlara uygun [27], uyarlanabilir konut üretilmelidir. Bu uygulama engelliler kadar yaşamının belirli döneminde engellilik durumu ile karşılaşacak veya yaşlılıkla hareket yeteneğini kaybedecek bireyler için de kullanılacak bir model olarak görülmektedir. Konutlarda kullanılacak asansörlerin boyutları tekerlekli sandalye ve yardımcı aparat kullanan engellilere uygun olmalıdır.

Engellilerin toplum ve kent yaşamına katılabilmeleri, üretim yapabilmeleri ve diğer kullanıcılar gibi eğitim, sağlık, çalışma, eğlenme, dinlenme ve spor gibi yasa ile kendilerine tanınmış temel haklardan kolay ve zahmetsiz yararlanabilmeleri için sadece konutlarda değil eğitim, sağlık, ofis gibi tüm yapılarda düzenlemelere gidilmelidir. Bu yapılarda öncelikle yapıya, sonra yapı içinde mekânlara erişim için standartlara uygun tasarlanmış ve uygulanmış, gereğinde acil durumlarda da kullanılacak asansörler, doğru yönlendirme ve bilgilendirme kadar, yapı tasarım ilkelerinin de gözden geçirilmesi de yaşanacak sorunların giderilmesine katkı sağlayacaktır.

Bu kapsamda öncelikli ele alınması gereken yapı grupları eğitim ve sağlık yapılarıdır. Yapılarda uygulanacak düzenlemeler için farklı engel durumunda olan kullanıcıların gereksinimleri ayrı ayrı değerlendirilmelidir. Bundan başka yapı içinde kullanılacak rampa, merdiven ve asansörlerde engellilerin algısını kolaylaştıracak renk ve dokuda malzemeler tercih edilmelidir. Yapıda kullanılacak her tür donanım (asansör düğmeleri, aydınlatma anahtarları vb.) tekerlekli sandalye kullanan engellilerin erişim mesafesinde tasarlanmalıdır [28].

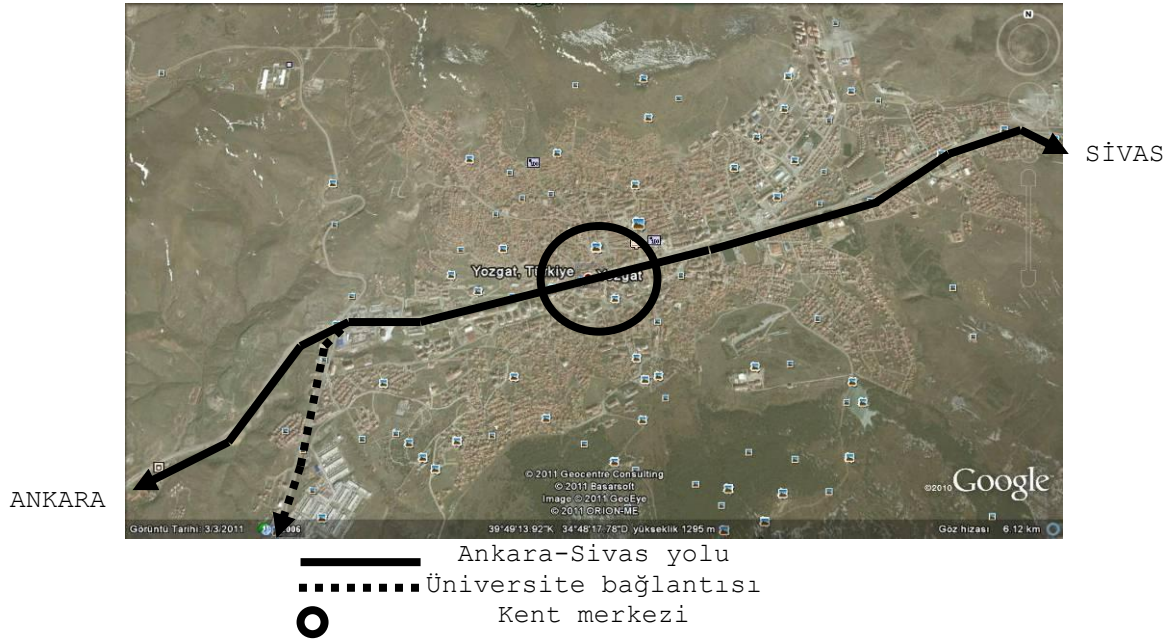
4.2. Yozgat'ta Kentsel Alanda Ulaşım ve Dolaşım (Transport and Mobility in Urban Area in Yozgat)

Yozgat, Ankara-Sivas karayolu ile doğu-batı ve Samsun-Kayseri-Mersin karayolu ile kuzey-güney illerini birbirine bağlayan kavşak konumundadır. Kentin içinden geçen Ankara-Sivas karayolu ve kuzey-güney yönünde coğrafi yapı vadiye yerleşmiş kenti sınırlamaktadır. Kentin Ankara (220 km.) ve Kayseri (175 km.) kentlerine yakın konumda

olması ve sürekli göç vermesi kentsel gelişimi olumsuz etkilemektedir. Türkiye İstatistik Kurumu'nun 2010 verilerine göre nüfusu azalan kentler arasında sayılan Yozgat'ın merkez ilçe nüfusu 73.835'dir. Kentte 1995 yılında Erciyes Üniversitesi'ne bağlı olarak başlatılan ve 2006 yılında kurulan Bozok Üniversitesi ile süren yüksek öğretim kentin görünümünü henüz değiştirememiştir. Bozok Üniversitesi'nin kurulması ile kente gelen öğrencilerin ve öğretim elemanlarının varlığı ve üniversitenin yeni iş olanakları sağlaması da henüz nüfusun azalmasını engelleyememiştir.

Yozgat kentinde yaşayan engellilere yönelik işlenmiş verilere ulaşılamamıştır. Ancak 2006 yılında 9.882 olan merkez ilçe engelli nüfusunun 2011 yılı itibariyle 11.000 civarında olduğu sanılmaktadır. Günlük yaşamda kentin cadde ve sokaklarında engellilere pek sık rastlanmamasının temel nedeni engellilerin kentsel mekânı kullanmalarına olanak tanıyacak düzenlemelerin olmayışı veya yetersizliği olabilir.

Yozgat kentinin doğusunda 2005 yılında bir bloğu ve 2008 yılında ise ikinci bloğu tamamlanarak faaliyete geçen 250 kişi kapasiteli bir rehabilitasyon merkezi bulunmaktadır. Bu merkezde halen 211 engelli yatılı olarak hizmet almaktadır. Yozgat Rehabilitasyon Merkezi 2011 yılı itibariyle engellilere uygun standartlar taşıdığını kanıtlayarak TSE Uygunluk Belgesi almıştır. Rehabilitasyon Merkezi ildeki yapılar arasında rampa uygulamasının en doğru uygulandığı örneklerden biridir. Merkeze ilişkin olumsuzluklar ise yapının kent merkezine uzak olması ve yapı yakın çevresinin engelliler için düzenlenmiş açık alanlar içermemesidir.

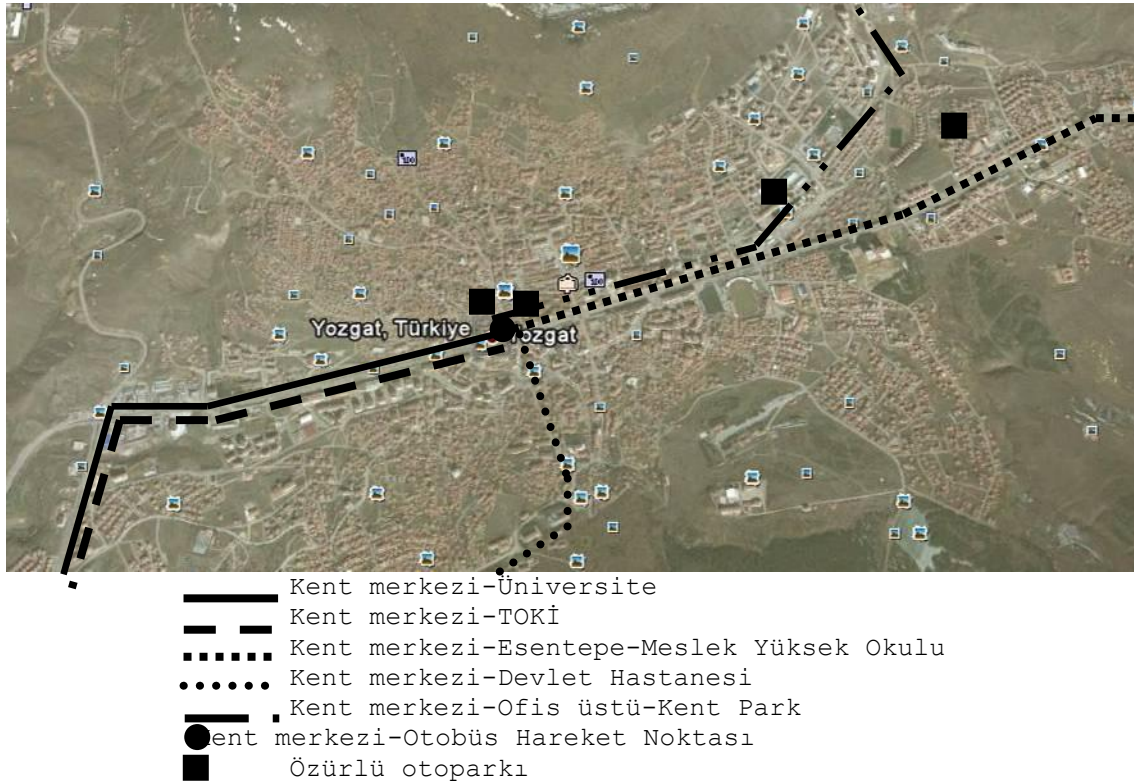


Şekil 1. Yozgat genel görünüm [29]
(Figure 1. Yozgat general view [29])

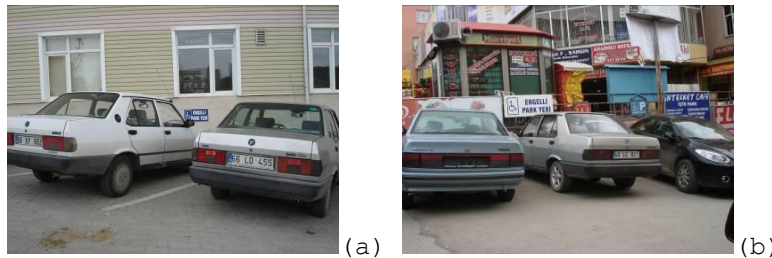
4.2.1. Ulaşım Araçları (Transport Vehicles)

Kentte hizmet veren 5 farklı otobüs güzergahı (Üniversite, TOKİ, Esentepe-Meslek Yüksek Okulu, Ofis üstü-Kent park ve Devlet Hastanesi) kentin her noktasına erişim sağlamaktadır. Bu güzergahlardan en yaygın kullanılanlar Bozok Üniversitesi Merkez Kampusu'na ve Esentepe yakınında Meslek Yüksek Okulu'na çalışan otobüs hatlarıdır. Kentte toplam 15 otobüs 15 dakikalık periyotlarda ve 07.00-23.00 saatleri

arasında hizmet sunmaktadır. Kentte kullanılan otobüsler engellilere uygun tasarlanmış olmadığı gibi engellilere yönelik uyarlamalar da içermemektedir. Yetkililer engellilerden bu yönde talep gelmediğini, ancak engellilerden talep olması durumunda belirli saatlerde çalışan bir servis konulmasının mümkün olabileceğini ifade etmektedir. Yozgat İl Trafik Müdürlüğü'ne kayıtlı 3 adet özürü özel araç bulunmaktadır. Bu araçlar için kentte (merkezde 3, Şifa Hastanesi'nde 1 ve Devlet Hastanesi'nde 1) toplam 5 engelli otopark alanı ayrılmıştır. Bu alanlar çoğunlukla engelli olmayan özel araç sahipleri tarafından işgal edilmektedir. Yozgat kent merkezinde kullanılan otobüs güzergahları, hizmet sunan otobüslerin hareket noktası ve engellilere ait otopark alanları Şekil 2'de ve engellilere yönelik otoparklar Şekil 3'de ifade edilmektedir.



Şekil 2. Yozgat ulaşım şeması
(Figure 2. Yozgat transportation scheme)



Şekil 3. Şifa Hastanesi (a), kent merkezi (b) engelli otoparkı
(Figure 3. Şifa hospital (a), city centre (b) handicapped parking)

4.2.2. Kaldırım ve Yaya Yolları (Pavement and Pedestrian Ways)

Yozgat'ta kaldırım ve yaya yollarının engellilere uygun düzenlemeler içerdiğini söylemek mümkün değildir. Uygulamalar engellilerin kent içinde ulaşım ve dolaşımını engelleyen pek çok

olumsuzluğu barındırmaktadır. Olumsuz uygulamaların başında kaldırımların engellilerin çıkacağı yükseklikten fazla, kaldırım döşeme kaplamasının bozuk olduğu ve kaldırıma rahat erişim sağlayacak maksimum %8 eğimli rampaların olmadığı örneklerdir. Şekil 4. kaldırım yüksekliğinin sadece engelliler için değil standartlardan çok yüksek, Şekil 5. a, b, c ve d ise kaldırım yüzeyinin bozuk olduğu örnekleri ifade etmektedir.



Şekil 4. Kent merkezi kaldırım örneği
(Figure 4. City center pavement sample)



(a)



(b)



(c)



(d)

Şekil 5. Kent Merkezi (a, b, c, d) kaldırım örneği
(Figure 5. City center (a, b, c, d) pavement sample)

Kaldırım genişliğinin, yüksekliğinin ve eğiminin değişken olması da kullanımı etkileyen olumsuzluklar arasındadır. Şekil 6. (a) kaldırım genişliğinin, 4 (b) kaldırım yüksekliğinin ve Şekil 7'de kaldırım eğiminin değişken olduğu örnekleri ifade etmektedir.



(a)



(b)

Şekil 6. Kent merkezi (a, b) kaldırım örneği
(Figure 6. City center (a, b) pavement sample)



Şekil 7. TOKİ Kaldırım örneği
(Figure 7. TOKİ Pavement sample)

Kaldırımlarda belli bir genişlikte ve eğimde rampa uygulanması yerine rampaların standart eğime uymadığı, eğreti çözümden ötürü kaldırım yüzeyinin de düzgün olmadığı dikkat çekmektedir. Şekil 8 (a), (b) ve 7 (a), (b) bu tür uygulamalara örnek oluşturmaktadır. Ayrıca kaldırımın birden kesildiği, yüzey üzerinde engelliler için tehlike oluşturacak malzemelerin olduğu ve kaldırımın park etmiş bir araç nedeniyle kesintiye uğradığı örnekler de görülmektedir. Şekil 10 kaldırımın sürekliliğinin olmadığı örneğe ilişkindir.



(a)



(b)

Şekil 8. Kent merkezi (a, b) kaldırım örneği
(Figure 8. City center (a, b) pavement sample)



(a)



(b)

Şekil 9. Kent merkezi (a, b) kaldırım örneği
(Figure 9. City center (a, b) pavement sample)



Şekil 10. Kent merkezi kaldırım örneği
(Figure 10. City center pavement sample)

Kaldırım yüzeyi ile bordür taşının aynı yüzeyde olmadığı örnekler de oldukça fazladır. Şekil 11 (a) ve (b) bu tür örnekleri, Şekil 12 ise kaldırımın hiç olmadığı örneği ifade etmektedir. Yaya yollarında da engellileri dikkate alan uygulamalar neredeyse yok gibidir. Özellikle kentin güneybatısında uygulanan 1., 2. ve 3. etap TOKİ konutları yerleşim alanının aşırı eğimli olması nedeniyle sağlıklı insanların dahi engelli olmasına zemin hazırlayacak uygulamalar içermektedir. Şekil 13 (a) ve (b) bu tür uygulamalara örnek oluşturmaktadır.

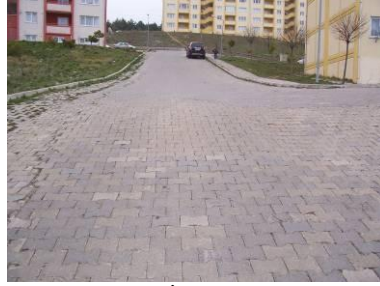


(a)



(b)

Şekil 11. TOKİ kaldırım örneği
(Figure 11. TOKİ pavement sample)



Şekil 12. TOKİ kaldırım örneği
(Figure 12. TOKİ pavement sample)



(a)



(b)

Şekil 13. TOKİ (a, b) kaldırım örneği
(Figure 13. TOKİ (a, b) pavement sample)

Bundan başka kaldırımlarda erişimi engelleyecek elemanların bulunmaması (durak, aydınlatma elemanı, mantar, teşhire konulmuş ürünler, disiplinsiz konumlandırılmış kentsel mobilyalar vb.) ve kaldırıma araçların park etmesi de engellilerin olduğu kadar tüm kullanıcıların erişimini olumsuz etkilemektedir.

4.2.3. Yapılar (Buildings)

Yozgat'ta kent merkezinde yer alan yapıların pek azında (postane, Şifa hastanesi, Yozgat Devlet Hastanesi, Rehabilitasyon Merkezi), TOKİ konutlarının ve üniversite yapılarının tümünün yapı girişlerinde engellilere yönelik maksimum %8 eğimli rampa uygulanmıştır. Buna karşın kent merkezinde bazı kamu kurum ve kuruluşlarının yapı girişlerinde rampa uygulanmamıştır. Yozgat kentinde engellilerin belki de en sık kullanacağı ve Yozgat Sosyal Hizmetler İl Müdürlüğü'nün de hizmet verdiği yapı olan Yozgat Hükümet Konağı sadece engelliler için değil sağlıklı bireyler için dahi yapıya girmeyi caydıracak nitelikte merdivenlere sahiptir. Şekil 14 (a), (b), (c), (d), (e) ve (f) Yozgat'ta rampa uygulamalarını ve Şekil 16 Yozgat Hükümet Konağı girişini ifade etmektedir.



(a)



(b)



(c)



(d)



(e)



(f)

Şekil 14. Postane (a ve b), Şifa Hastanesi (c), Rehabilitasyon Merkezi (d), TOKİ (e) ve Bozok Ün. Mühendislik Mimarlık Fakültesi (f) Rampa örneği

(Figure 14. Post office (a ve b), Şifa Hospital (c), Rehabilitation Center (d), TOKİ (e) and Bozok University, Eng. and Arch. Faculty (f) Ramp sample)



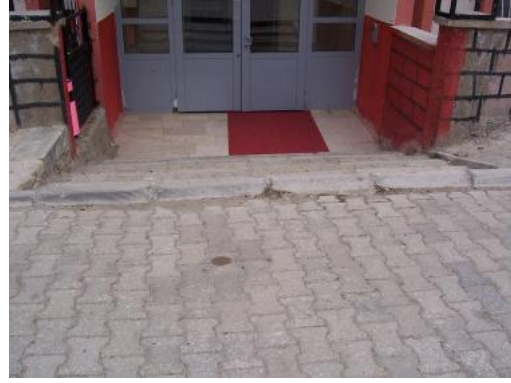
Şekil 15. Yapı girişi (Yozgat Hükümet Konağı)

(Figure 15. Building entrance (Yozgat Government Hall))

Kentte son yıllarda gerçekleştirilen TOKİ konutları (1., 2. ve 3. etap) engellilere öncelik tanınmaları, engellilerin kullanımına uygun asansör içermeleri ve kentte var olan konut stokundan görece olarak farklı engellilere uygun düzenlemeler içermeleri nedeniyle başlangıçta olumlu görülmektedir. Ancak bu uygulamalar yer seçimi, arazi yapısı, yaya öncelikli olmaması ve yapı girişleri nedeniyle olumsuzluklar içermektedir. Şekil 16 (a) ve (b) TOKİ konutlarında görülen olumsuz yapı girişlerine örnek oluşturmaktadır.



(a)



(b)

Şekil 16. TOKİ Konutları yapı girişi (a ve b)
(Figure 16. TOKİ Building entrance (a ve b))

5. SONUÇ (CONCLUSION)

Dünya Sağlık Örgütü genel olarak toplum nüfusunun yaklaşık %10'unun engellilerden oluştuğunu ve bu oranın az gelişmiş ülkelerde %20'lere kadar ulaştığını ifade etmektedir. Bu bağlamda engellilik, yoksulluğun hem nedeni hem de sonucu olarak değerlendirilmekte, engellilerin toplum ve kent yaşamına katılımının sağlanması da toplumların çağdaşlık düzeyinin göstergesi olarak kabul görmektedir. Bu kapsamda ulusal ve küresel ölçekte engellilere yönelik toplumsal farkındalık yaratacak politikaların üretilmesi ve yasal düzenlemelerin gerçekleştirilmesi tüm dünya ülkeleri tarafından benimsenmektedir. Türkiye'de başta Anayasa olmak üzere İnsan Hakları Evrensel Bildirgesi, Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi, Avrupa Sosyal Şartı, Çocuk Hakları Sözleşmesi, Avrupa Kentsel Şartı gibi yasal düzenlemeler engellilere yönelik üretilen politikaların göstergesidir.

Türkiye'de toplumun yaklaşık %12'si engelli bireylerden oluşmaktadır. Türkiye'nin de kabul ettiği Avrupa Kentsel Şartı, Ulaşım ve Dolaşım İlkeleri engellilerin kent ve toplum yaşamına katılımlarının sağlanması ve yaşam kalitesini artırılmasını amaçlamaktadır. Bu amaca uygun olarak fiziksel çevrenin engellilerin temel gereksinimlerini karşılayacak şekilde düzenlenmesi gerekmektedir. Büyük kentlerde engellilere yönelik yasalarca tanımlanan düzenlemeler kent içinde engellilerin erişebilirliklerini, ulaşım ve dolaşımını kolaylaştırmaktadır. Ancak küçük kentlerde yasalar aracılığıyla engellilere tanınan hakların duyurulmasında, talep edilmesinde, kaynak yaratılmasında ve uygulanmasında sorunlar yaşanmakta veya bu hizmet yeterince verilmemektedir. Yozgat kenti de engellilere uygun düzenlemeler içermeyen kent örneklerindedir.

Engellileri toplumdan ayrı bir grup olarak nitelemek yerine toplumun bütünleşmiş bir parçası olarak algılamak gereklidir. Engellilerin toplumsal yaşama tam katılımını sağlanması, toplumun diğer bireylerine tanınan sağlık, eğitim, kültür, spor, çalışma ve sosyal güvenlik gibi temel haklara ve bu aktiviteleri gerçekleştireceği yapılara engellilerin de ulaşabilmesi ile mümkündür. Bu bağlamda;

- Fiziksel çevreyi biçimlendiren mimarlık, şehir planlama, peyzaj mimarlığı ve iç mimarlık gibi disiplinlerin eğitim sürecinde engellilere farkındalık yaratan bütünleşik tasarım ilkeleri ile engellilere yönelik düzenlemeler hakkında bilgi aktarılması toplumsal bilinç oluşturulmasına katkı sağlayacaktır.
- Engelliler için düzenlemelerin olmaması veya yanlış uygulamalar içermesi engellilerin yaşam alanları evlerinden dışarı çıkmalarını imkansızlaştırmakta ve sağlıklı bireylerin de engelli olmasına zemin hazırlamaktadır. Bu nedenle fiziksel çevre düzenlemelerinde temel yaklaşım herkes için daha

nitelikli, kullanılabilir, yaşanılabilir ve erişilebilir çevrelerin tasarlanması ve uygulanması olmalıdır.

- Dünyada erişilebilirlik konusunda hazırlanmış pek çok tasarım rehberi bulunmaktadır. Bu amaçla ülkemizin toplumsal ve kültürel yapısı dikkate alınarak yapılarda ve kentsel alanlarda yapılması gereken düzenlemeler ile ulaşılabilirlik ve erişilebilirlik konularının bir bütünlük içinde değerlendirildiği çalışmalar sürmektedir. Başbakanlık 1., 2., 3. ve 4. Özürlü Şuralarında gerçekleştirilen komisyon çalışmaları ile yerel yönetimlere rehber olabilecek yayınlar üretilmiştir. Ancak bu tür bir rehberin oluşturulması engellerin toplum ve kent yaşamına katılmaları için gerek şart olduğu gibi yeter şart değildir. Kentlerde toplu taşımın yaygınlaştırılması, bu araçların engellilere uygunluğunun sağlanması ve özel araçların daha az kullanılması engellilerin kentsel mekanda ulaşım ve dolaşımını kolaylaştıracaktır.
- Tüm vatandaşlar gibi engellilerin daha yaşanabilir, nitelikli ve erişilebilir çevrelerde yaşamını sürdürmesi için sivil toplum kuruluşları, il özel idareleri ve yerel yönetimlere önemli görevler düşmektedir. Özürllere yönelik yasal çerçeve dikkate alındığında pek çok yetki ve sorumluluğun yerel yönetimlere bırakıldığı görülmektedir. Bu kapsamda yerel yönetimlere düşen görev kentlerinde yaşayan engellilerin nicel verilerine uygun düzenlemeleri yapmak, ulaşım politikalarını oluşturmak, yaya yolu, kaldırım, açık ve yeşil alanlar öncelikli olmak üzere tüm yapılara ve yapı içinde mekânlara engellilerin erişebilmelerini sağlayacak yasal düzenlemeleri uygulamaktan sorumlu olmalıdır. Ancak Avrupa Kentsel Şartı'nın hükümetlerin değil yerel yönetimlerin imzasına açılmış olması, uygulamalar da sorunlar yaşanmasına neden olmaktadır.

NOT (NOTICE)

Bu makale, 28-30 Eylül 2011 tarihleri arasında Elazığ Fırat Üniversitesinde "International Participated Construction Congress" IPCC11'de sözlü sunum olarak sunulmuştur.

KAYNAKLAR (REFERENCES)

1. www.ozida.gov.tr, (Başbakanlık Özürllüler İdaresi Başkanlığı, Türkiye Özürllüler Araştırması, Erişim tarihi: 23. 04. 2011)
2. www.die.gov.tr, (Erişim tarihi: 23. 04. 2011)
3. www.mimarlarodasi.org.tr/UIKDocs%5Ckentselsart1.pdf, (Erişim tarihi: 21.04.2011)
4. Murat, S., (2009). Genel Olarak Özürllülere Yönelik Çalışmalar ve İmsek Örneği, İstanbul, Sosyal Siyaset Konferansları, 56. Kitap, İ.Ü. Yayın No. 4806,.21-89
5. http://www.sosyalhizmetuzmani.org/engeliyasasi.htm, (Erişim tarihi: 23.04.2011)
6. Özgür, İ., (2004), Engelli Çocuklar ve Eğitimi, Özel Eğitim, Karahan Kitapevi, 3, Adana
7. Öncül, R., (1989), Özel Eğitim Sözlüğü, Karatepe Yayınları, 15, Ankara
8. www.ozida.gov.tr/ulasilabilirlik/.../ULASILABILIRLIK.../UlasilabilirlikUlusalEylemPlani.pdf, (Erişim tarihi: 22.04.2011)
9. Tipi, Ç.B., (2007), Tıp Fakültesi Hastanelerinin Erişilebilirlik, Kullanışlılık Ve Kullanıcı Memnuniyeti Kapsamında Değerlendirilmesine Yönelik Bir Yöntem Önerisi, Ankara, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü

10. <http://www.sosyalhizmetuzmani.org/engelliliktoplumsal.htm>, (Erişim tarihi: 22.04.2011)
11. <http://www.sosyalhizmetuzmani.org/toplumbilimengellik.htm>, (Erişim tarihi: 22.04.2011)
12. Aközer, E., Dosya: Tasarım ve Özgürlük, Özgürleştiren Tasarım, Ankara, Mimarlar Odası Ankara Şubesi Yayını
13. <http://www.ozida.gov.tr> (2. Özürlüler Şurası Fiziksel Çevre Komisyon raporu, Erişim tarihi: 22.04.2011)
14. <http://www.ozida.gov.tr/guncel/yerelrehber.htm>,imler, (Yerel Yönetimler İçin Özürlülere Yönelik fiziki ve Mimari Kılavuzu, Erişim Tarihi: 13.04.2011)
15. Palabıyık, H., (2004), Avrupa Konseyi Yerel ve Bölgesel Yönetimler Kongresi Anlaşmaları, Avrupa Kentsel Şartı, İzmir, Z. Toprak, H. Yavaş, M. Görün (Ed.), Birleşik Yayınları
16. Ökmen, M., (2008), Bir İnsan Hakkı Olarak Yerel Haklar ve Avrupa Kentsel Şartı, Yerel Siyaset Dergisi, S. 29
17. <http://e-kutuphane.imo.org.tr/>, (Acar, İ.H., Bütünleşik Ulaşım Politikası ve Avrupa Kentsel Şartı, Ulaşım ve Dolaşım İlkeleri, Erişim tarihi: 22.04.2011)
18. www.linsaat.com, (Acar, İ. H., Trafik ve Ulaşım Konusunda Kanılar ve Gerçekler, Erişim tarihi: 22.04.2011)
19. www.ozida.gov.tr/haber/6370_283_8_07.04.2011.pdf
20. TS 12460 Şehir içi yollar, raylı taşıma sistemleri bölüm 5 özürlü ve yaşlılar için tesislerde tasarım kuralları
21. TS 12574 Şehir içi yollar raylı taşıma sistemleri Bölüm 10 istasyon içi işaret ve grafik tasarım kuralları
22. TS 12575 Şehir içi yollar raylı taşıma sistemleri Bölüm 14 istasyon platformu oturma elemanı
23. TS 7937 Şehir İçi Yolları-Yaya Kaldırımı Boyutlandırma ve Yapım Esasları
24. <http://www.ozida.gov.tr/guncel/ulasilabilirlik.pdf>, (Yerel Yönetimler İçin Ulaşılabilirlik Temel Bilgiler Teknik El Kitabı, 2009, Ed. Kaplan H., Yüksel, Ü. vd.) Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığı, Ankara, Erişim Tarihi: 15.04.2011).
25. TS 12576 Şehir İçi Yollar-Özürlü ve Yaşlılar İçin Sokak, Cadde, Meydan ve Yollarda Yapısal Önlemler ve İşaretlemenin Tasarım Kuralları
26. Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığı, (2008), Herkes İçin Ulaşılabilirliğin İyileştirilmesi: Örnek Uygulama Rehberi, Ankara, Yayın No: 48
27. TS 9111 Özürlü İnsanların İkamet Edeceği Binaların Düzenlenmesi Kuralları
28. Olguntürk, N., (2007), Evrensel Tasarım, Dosya: Tasarım ve Özgürlük, Engelli İnsanlar ve Herkes İçin Tasarım, Ankara, Mimarlar Odası Ankara Şubesi Yayını
29. www.google.earth.com.tr, (Erişim tarihi: 15.04.2011)