



FİZİKSEL ENGELLİ KULLANICILAR İÇİN EN UYGUN ULAŞIM AKSLARININ ERİŞEBİLİRLİK AÇIDAN İRDELENMESİ: BARTIN KENTİ ÖRNEĞİ

Banu BEKÇİ*¹

¹Bartın Üniversitesi, Orman Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, 74200, BARTIN

ÖZET

Türkiye’de 8,5 milyon engellinin yaşadığı ve aileleriyle bu nüfusun 25 milyon gibi önemli bir kitleye ulaştığı bilinmektedir. 1995 yılında Fiziksel Engelliler Vakfı (FEV), engellileri kendi kendine yeteabilen, ekonomik anlamda toplumla her bakımdan bütünleşmiş bireyler haline getirme yolunda önemli mesafeler kat etmiştir. Fiziksel engelliler toplum içerisinde iş hayatına katılımları kadar günlük rekreasyon ihtiyaçlarını karşılama esnasında da önemli ölçüde yer almaktadırlar. Büyük kentlerde yapılan peyzaj çalışmalarında fiziksel engelliler düşünülmemekte fakat peyzaj çalışmalarının “sürdürülebilir” içerikli olmadığı görülmektedir. Günümüzde “engelsiz tasarımlara” duyulan ilgi, kent merkezindeki ulaşım akslarında da (yaya yolları, araba yolları, merdivenler, meydanlar, vb.) hissedilmektedir.

Bu çalışmada; Bartın’da fiziksel engelli kullanımı için en uygun mevkilerden biri olan Yalı Boyu Park Alanının fiziksel engelliler tarafından kullanılabilirliği (sorunlar ve engellilerin beklentileri), park alanına kent merkezinden en uygun alternatif yolların tespiti ve yararlanma durumları araştırılmıştır. Bunun yanı sıra, Yalı boyu park alanını kullanan fiziksel engellilerin de park hakkındaki görüşleri (şikâyetleri ve istekleri) birebir park alanında sorgulanmış ve değerlendirilmiştir. Kentteki ulaşım akslarının fiziksel engellilerin kullanımı için oldukça problemlili olduğu ve bundan dolayı birçok fiziksel engellinin bu alanları kullanırken ciddi sorunlarla karşılaştığı, hatta kullanamadığı tespit edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Ergonomi, erişebilirlik, fiziksel engelliler, engelliler için tasarım, açık yeşil alan

THE INVESTIGATION OF TRANSPORTATION AXES WITH RESPECT TO ACCESSIBILITY FOR PEOPLE HAVING DISABILITIES: THE CASE OF THE BARTIN CITY

ABSTRACT

The total of 8.5 million disabled people live in Turkey, an important group of this population is known to reach 25 million with their families. Foundation for Physically Disabled People established in 1995, have been taken important steps towards making disabled people self-sufficient and economically integrated individuals with all aspects of society. People with physical disabilities significantly join the community for daily recreational needs as much as business life. People with disabilities are considered in big city landscape projects but they were observed as not sustainable. In today’s world the interest to “the barrier-free designs” are not seen in the city center transport axes (sidewalks, driveways, stairs, squares, etc.) In this study, the most suitable localities for the use of physical disabilities, Bartın Yalı Boyu Park Area by the availability of people with physical disabilities (problems and expectations of disabled people), and the

* Yazışma yapılacak yazar: bekcibanu@hotmail.com

Makale metni 11.11.2011 tarihinde dergiye ulaştırılmış, 08.12.2011 tarihinde basım kararı alınmıştır

most appropriate alternative roads from park area to city center and its benefits were investigated. In addition, face to face questions were asked, examined and evaluated to physically disabled people using the park area about their opinions about the park (complaints and requests). It was determined that axes of transportation in the city for use of handicapped people is very problematic, and therefore people with disabilities face many serious problems, and even they were not able to use them at all.

Key words: Ergonomics, accessibility, physical disabilities, design for people with disabilities, open green space

1. GİRİŞ

Endüstrileşme hareketleri ile hızla büyüyerek plansızlaşan kentler, insanların toplu yaşamlarını giderek zorlaştırmaktadır. Hatalı kentsel tasarımların, fiziksel açıdan herhangi bir engel taşımayan insanlar üzerinde bile ciddi verim kaybına yol açması, geçici ve kalıcı engel taşıyan insanların sorunlarına daha çok dikkat çekmektedir. Dünyada olduğu kadar ülkemizin de temel sorunlarının başında özürlü birey ve ailelerinin durumları gelmektedir. Toplumun ayrılmaz bir parçası olan özürsüzlüler, tüketici ve bakıma muhtaç insanlar olarak görüldüklerinden, sosyal hayatta sıkça engellerle karşılaşmaktadırlar. Bu durum; engelli bireyleri, fiziksel engellerinden kaynaklanan eksikliklerden daha fazla yormaktadır.

Çağdaşlığın temeli olan bireyler arası eşitlik ilkesi göz önüne alındığında, çağdaş bir devlet tüm yurttaşlarına hiçbir ayırım gözetmeksizin insanca yaşayabilecekleri olanaklar sunmak zorundadır. Bu nedenle toplumsal yaşamın ayrılmaz bir parçası olan özürsüzlülerin sorunları gerçekçi bir şekilde ele alınarak toplumla bütünleştirilmesi gerekmektedir (Özcan, 2008). Özürsüzlülerin sosyal yaşamla bütünleşmelerinin önünde pek çok engel bulunmaktadır. Bunların başında yoksulluk, ulaşım ve fiziksel çevrenin özürsüzlülere yönelik tasarlanmamış olması gelmektedir. Sosyal yaşamdaki değişimlerle beraber, özürsüzlülük ilgili yeni tanımlara da ihtiyaç duyulmuştur. Özürsüzlülük kavramı Dünya Sağlık Örgütü (WHO), Birleşmiş Milletler (BM) ve Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) tarafından yeniden yapılandırılarak, hastalık derecelerine göre noksanlık (impairment), özürsüzlülük (handicap) ve erişilebilirlik (accessibility) olarak sınıflandırılmıştır (Sürmen, 1988).

Dünya Sağlık Örgütü, dünyada 500 milyondan fazla insanın engelli olduğunu ve toplam nüfusun %10'nunu temsil ettiğini (Ergün, 2005), 2003 yılının son aylarında I. Özürsüzlüler Şura sonuçlarına göre ise Türkiye'de özürsüzlülük oranı %12'nin, nüfusun 8 milyon 431 bin 937'sini denk geldiğini belirtmektedir (Orakcı, 2010). Kalıcı engel taşıyan bireylerin yanı sıra, her insan hayatının belirli bir döneminde geçici engellilik durumu yaşayabilir. Uykusuzluk ve dikkat eksikliği gibi bazı nedenlerle sağlıklı bir insan dahi engelli konumuna geçebilir. Ayrıca çocuklar, yaşlılar ve bebek arabası kullanan anneler içinde kentin yaşam kalitesi oldukça önemlidir. Bu bağlamda fiziksel çevre koşullarının engellilerin yaşamını kolaylaştıracak şekilde düzenlenmesi sorumlu kişi ve kuruluşların duyarlı davranmaları ile çözümlenecektir. Bu nedenle bu konu üzerine insanların ve kuruluşların dikkatlerini çekebilmek için birçok çalışma yapılmaktadır.

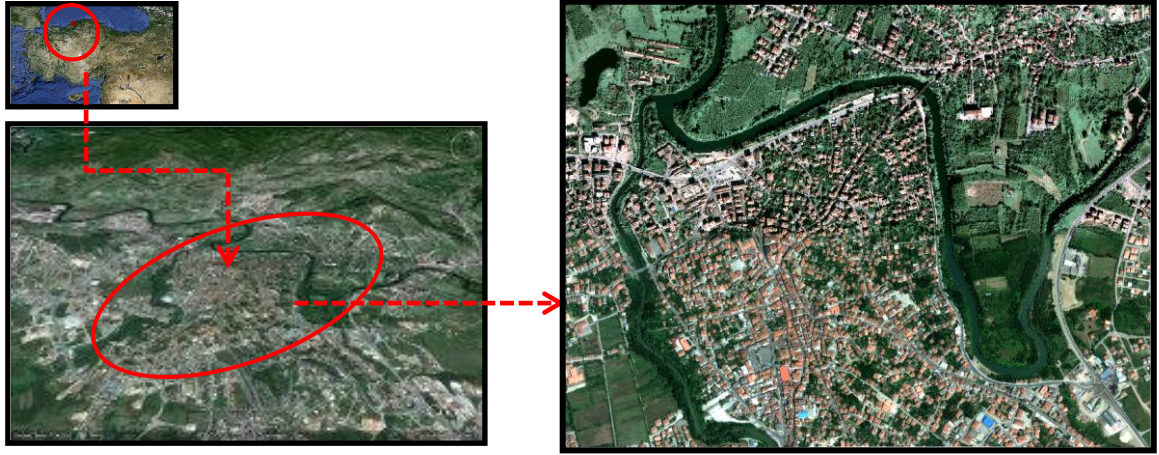
Bekci ve ark. (2008) açık yeşil alanların fiziksel engellilerce kullanımı yönünde parkların erişilebilirliği, yeterliliği (kullanılabilirliği), ulaşımı, güvenliği ve donatıları gibi kriterleri değerlendirerek park alanlarının kullanımlarının fiziksel engelliler açısından ciddi problemlere yol açtığını tespit edip çözüm önerileri sunmuşlardır. Kars ve Altınok (2010)'da yaptıkları çalışmada fiziksel engelli bireylerin açık yeşil alanlarda hareket özgürlüklerinin oldukça kısıtlı olduğunu vurgulayarak, ıslak zemin çözümleri geliştirmiştir. Bayraktar (1995)'de görme özürsüzlülere yönelik mekânlar için bir tasarım ve değerlendirme modeli geliştirerek kurumlara ait mekânlarda görme özürsüzlülere yönelik öncelikler tespit edilerek tasarım ölçütlerini belirlemiş ve bu amaç doğrultusunda hazırlanan bir tasarım ve değerlendirme modelini geliştirmiştir. Bekiroğlu (2002)'de yaptığı çalışmada, fiziksel engellilerin toplumsal yaşama katılımlarının sağlanması, içinde buldukları durumun iyileştirilerek fiziksel çevrede sağlıklı bireylerle özgürce yaşayabilmelerinin sağlanması gerekliliğini vurgulamıştır. Ulvi ve Kaplan (2007), özürsüzlü kişilerin kentsel mekânda karşılaştıkları kaza risklerini saptayarak, özürsüzlü kişilere yönelik tasarımlar oluştururken, Mülayim (2009), engelli bireylerin dış mekânlarda karşılaştıkları tasarım eksikliklerinin üzerinde durmuş, Eşkil (2011) ise engelliler için yaptığı çalışmada dış mekân tasarım ilkelerini ve standartlarını belirleyerek, kamusal alanların ve parkların engelsizleştirilmesine katkı sağlamıştır. Bu çalışma ise; Bartın kent merkezinden fiziksel engelli

kullanımı için uygun bulunan yalı boyu park alanına en kolay ulaşım alternatifleri araştırılmıştır. Kullanıcı için şehir merkezinden yalı boyu park alanına sekiz adet alternatif yol önerilerek, önerilen her bir yolun yaya kaldırımları, merdivenleri, zemin kaplamaları, işaret ve aydınlatma levhaları, kavşak noktaları ile ilişkisi, zeminin eğimi ve konutlara yakınlığı incelenerek, bu güzergâhlar içerisinde fiziksel engelli kullanıcılar için en uygun olanı tespit edilmiştir.

2. MATERYAL VE METOT

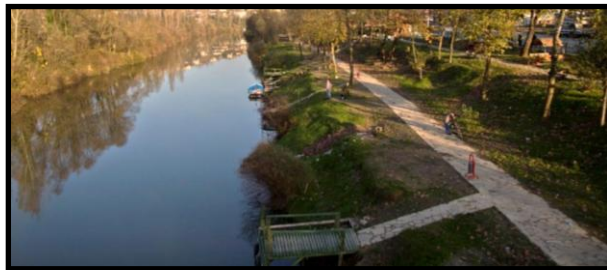
2.1. Araştırma Alanının Tanımı

Bu çalışmada, Yalı boyu park alanına Cumhuriyet Caddesi'nden ulaşan sekiz yol güzergâhı çalışma aksları olarak belirlenmiştir. Bartın kent merkezine 15 dakika yürüyüş mesafesinde yer alan Yalı boyu park alanı Gazhane Park'ından Orduyeri Köprüsü'ne kadar uzanan Bartın Çayı kıyısındaki çay boyundaki yeşil alandır ve giriş ücretsizdir. Alan, günlük rekreasyonel kullanımlar (yürüyüş, fitness, dinlenme, sandalla gezinti, çocuk oyun alanı, vb.) için tercih edilmektedir. Yürüyerek alana ulaşıldığı gibi özel araçlarla ya da toplu taşıma araçları ile de ulaşım sağlanabilmektedir (Şekil 1).



Şekil 1. Araştırma alanı (Anonim)

Yalı Boyu Park Alanı engelliler kadar yaşlılar ve çocuklu anneler içinde oldukça uygun rekreasyonel kullanımlar sunmaktadır. Bartın Çayı boyunca devam eden yürüyüş parkurunun engelsiz olması, park alanına girişin düz bir platform ya da uygun bir rampa ile sağlanması, parkın kullanıcılara yeme-içme, fitness, dinlenme, piknik yapma, seyir, salla gezinti ve çocuk oyun alanı gibi imkânlar sunması park kullanıcılarının kullanım sürelerini arttırmaktadır. Yalı Boyu Park Alanı'nın kullanıcılara farklı rekreasyonel kullanımları bir arada sunması, kullanıcı memnuniyetini de olumlu yönde etkilemektedir (Şekil 2, 3).



Şekil 2. Yalı boyu park alanından bir görünüm (Güney, 2010)



Şekil 3. Yalı boyu park alanı yürüme parkuru, dinlenme ve seyir alanından bir görünüm (Güney, 2010)

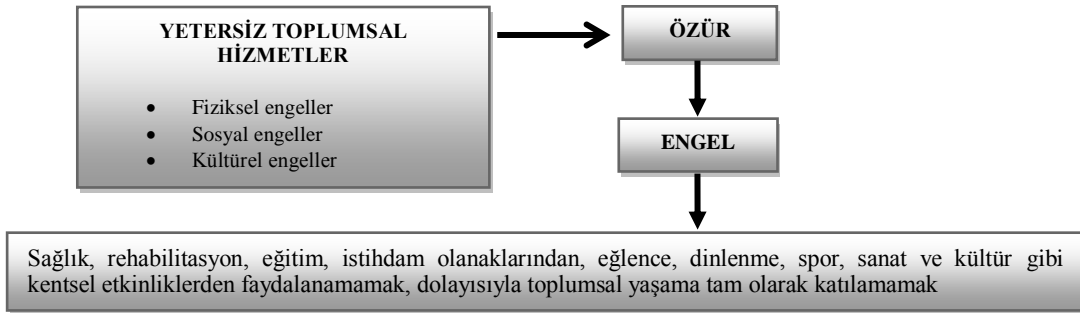
2.2. Ulaşım Akslarındaki Erişebilirliğin İrdelenmesi

Temelde tüm insanlar için inşa edilen kentlerin çoğu, engelliler için tasarlanmamıştır (Yıldız, 2003). Konfor ve kolaylık sağlaması açısından tasarlanmış kentsel dış mekânlara ve yapılaşmış çevrelere ulaşılabilirlik (erişebilirlik) engelliler için oldukça önemlidir. Toplum hayatına katılımda yaşamın tüm alanlarındaki hak ve hizmetlere ulaşabilmek ve bunlardan yararlanabilmek büyük bir önem taşımaktadır. Fiziksel engelliler kadar yaşlılar ve çocuklu annelerinde sosyalleşebilmesi için en önemli koşul ulaşılabilirliğin elverişli olmasıdır.

Bu bağlamda, ele alınan ulaşılabilirlik, iki temel erişimi içermektedir. Bunlar;

1. Fiziksel çevreye (mekâna ve burada sunulan hizmetlere) ulaşabilmek,
2. Bilgi ve mesaja ulaşabilmek diye sıralanabilir (BÖDB, 2011).

Başlangıçta özürülülerin ulaşılabilirliğinden hareketle yapılacak fiziksel çevre düzenlemeleri yalnızca fiziksel engellilerin değil, aynı zamanda geçici olarak özü olan (yaşlılar, hamileler, bebek arabalıları, çocuklar gibi hareket kısıtlılığına sahip bireyler) kişilerin de ulaşılabilirliğine ve toplumsal hayata katılımlarına hizmet edecektir. Bireyin toplumsal faaliyetlerini yerine getirmesinde engel oluşturmayan özü, toplumsal veya mekânsal düzenlemelerdeki yetersizlikler ya da yanlışlıklar nedeniyle bir engel haline gelebilmektedir. Şekil 4’de bu durum kısaca özetlemektedir;



Şekil 4. Fiziksel engeli oluşturan etkenler ve engeller (BÖDB, 2011)

Kamu binalarının yanı sıra özel binalarda fiziksel engellilerin ulaşımı açısından önemli engeller barındırmaktadır. Ulaşımın uygun hale getirilmesi konusunda bazı belediyeler dışında (2010 yılında Üsküdar Belediyesinin yaptığı Barbaros Mahallesi Mütevelli Çeşme Caddesi ve Uncular Caddesi, Sakarya Belediyesi Çark Caddesi gibi) hiçbir çalışma yapılmamaktadır. Yaya bölgesindeki döşeme malzemesinin uygunluğu, kullanım alanlarını birbirinden ayırması, engelli kullanımı için yönlendirici detayları içermesi,

donatılarla ve kentin sahip olduğu dokuyla uyumlu özelliklere sahip olması, girişleri vurgulaması önemli tasarım unsurları olarak karşımıza çıkmaktadır (Cengiz, 2011). Ülkemizde yapılanmış mevcut yaya bölgeleri hem özürllüleri engelli hale getirici, hem de özürllü olmayanların hareketlerini kısıtlayıcı çeşitli engeller bulundurmaktadır. Özellikle bireyin barındığı konuttan girişinden başlayarak kaldırım, sokak ve cadde de dışarıya çıktığı ilk andan itibaren hareket etme sıkıntısıyla karşı karşıya kalınmaktadır. Bu eksiklikler kaldırımlardaki yüksek kot farkları, yüksek eğimli rampalar, değişen yol genişlikleri, zemin döşemelerindeki uygulama hataları, rastgele yerleştirilen bilgilendirme levhaları, budanmayan ya da yanlış dikilen ağaçlar, güvenlik önlemleri alınmamış inşaat ve alt yapı çalışmaları, bina girişlerinde kullanılan merdivenlerin yaya kaldırımları üzerine doğru uzaması, yaya yolunun belli mesafeden sonra trafik yolu ile birleşmesi, vb. şekilde sıralanabilir.

3. BULGULAR

3.1. Kullanıcıların Genel Özellikleri

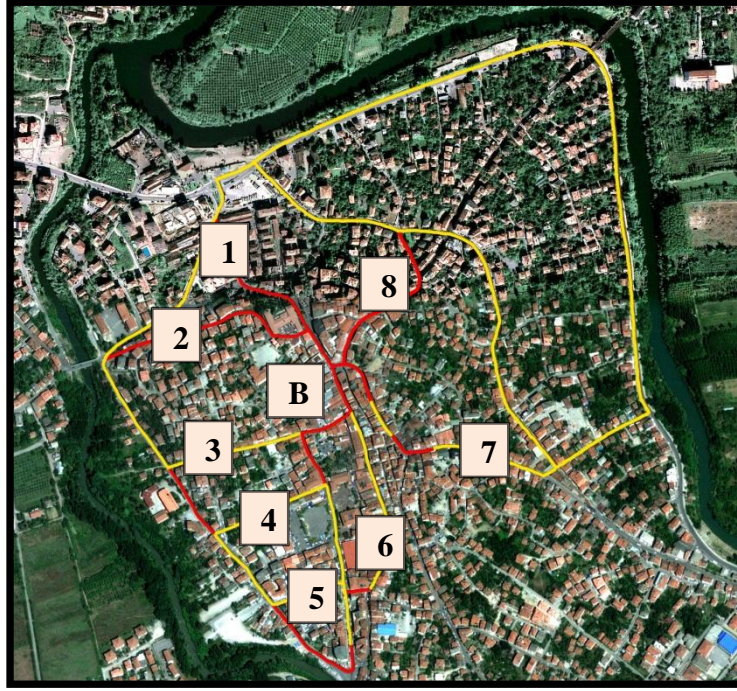
2002 yılında yapılan Türkiye Özürllüleri Araştırması'na göre özürllü olan nüfusun toplam nüfus içindeki oranı %12'dir. Yaklaşık 8,5 milyon özürllünün yapıları çevrede hareketliliklerini kısıtlayan çok sayıda engelin ve uygun olmayan düzenlemelerin bulunması, özürllülerin toplumsal hayata katılımında sorunlar yaşamasına neden olmaktadır (BÖDB, 2011). Çalışma alanı olarak belirlenen Yalı boyu park alanı pek çok farklı demografik yapıya sahip kullanıcı kesimi tarafından belirli periyotlarla kullanılmaktadır. Yalı boyu park alanında özürllü kullanıcılarla yapılan röportajlar ve gözlemler sonucunda kullanıcıların ulaşılabilirliği kolay ve vakit geçirebilecekleri bu tip mekânları daha çok tercih ettiklerini ortaya çıkmıştır.

3.2. Seçilen Ulaşım Akslarında Kullanılan Yeterlilik Kriterlerinin Denetlenmesi

Engelli, yaşlı ve bebekli annelerin kentsel yaşama uyum sağlarken karşılaştıkları fiziksel etkenler çeşitlilik göstermektedir. Bu etkenler engellilerin yanı sıra onların ailelerini ve toplumu da olumsuz yönde etkilemektedir. Ülkemizde dış mekan düzenlemelerinde gözlemlenen fiziksel düzenlemelerin yetersizliği ve çeşitli engellerin varlığı özürllülerin bu alanları güçlüklerle ya da yardım alarak kullanmalarına neden olmaktadır. Özürllülerin toplum yaşantısına en az özürllü olmayanlar ile eşit fırsatlarda katılabilmelerinin sağlanmasında mekânsal düzenlemeler önemli bir yer tutmaktadır. Uygun yapıları çevre oluşturulmadığında konutunda bile yaşamakta zorlanan özürllüler, en temel kamusal hizmetler olan sağlık, eğitim, rehabilitasyon hizmetlerinden faydalanamamakta, sportif ve kültürel etkinliklere katılamamakta hatta park ve bahçelerde vakit geçirememekte, kısaca toplum hayatından dışlanarak yaşamlarını sürdürmek zorunda kalmaktadırlar.

Engellilerin mekânları fiziksel olarak kullanabilmeleri için gerekli olan yedi önemli yeterlilik bulunmaktadır. Bunlar yaya kaldırımları, zemin kaplamaları, işaret ve aydınlatma levhaları, kavşak noktaları, merdivenler, rampalar ve konutlara yakınlık diye sıralanabilir. Engellilerin bu yeterlilikler doğrultusunda seçilen yol güzergâhlarında karşılaştıkları sorunlar şekil 5'de çalışma alanı içerisinde tespit edilen sekiz yol güzergâhı üzerinde açıklanmıştır. Çalışmada kullanılan yol güzergâhlarının her birinin başlangıç noktası Hükümet Caddesi bitiş noktası Tersane Caddesi'dir.

FİZİKSEL ENGELLİ KULLANICILAR İÇİN EN UYGUN ULAŞIM AKSLARININ
ERİŞEBİLİRLİK AÇIDAN İRDELENMESİ: BARTIN KENTİ ÖRNEĞİ



Şekil 5. Bartın Kent merkezinden Yalı boyu park alanı'na ulaşım güzergâhları

Bartın kent merkezindeki bir noktadan yalı boyu park alanına sekiz farklı ulaşım güzergâhı belirlenmiştir. Bu ulaşım güzergâhları üzerinde kullanıcıların ulaşılabilirliğini etkileyen çeşitli etkenler bulunmaktadır. Şekil 5'te gösterilen sarı yollardaki kırmızı renkler tehlikeli olan kısımları ifade etmektedir. Kullanıcıların ulaşılabilirliğini etkileyen faktörlere; yaya kaldırımlarında kullanılan yüksek bordürler, kaldırımların taşıt yolları nedeniyle bazı kısımlarda daralması, işaret ve aydınlatma levhalarının kaldırımların üzerinde kullanılması, zemin kaplamalarının zamanla aşınarak yürümeyi engellemesi, kavşak noktalarında yaya geçidi işaretlerine ya da sinyalizasyona yer verilmemesi, merdivenlerin çok dik ve tehlikeli olması, rampa eğimlerinin oldukça dik ve konut girişlerinin yola kadar uzaması örnek olarak verilebilir (Tablo 1).




Tablo 1. Kullanıcının ulaşılabilirliğini etkileyen faktörler

Kullanıcının ulaşılabilirliğini etkileyen faktörler			
			
Yaya Kaldırımı	Zemin kaplamaları	Kavşak Noktaları	İşaret ve Aydınlatma Levhaları
			
Merdivenler	Rampalar	Konutlara Yakınlık	


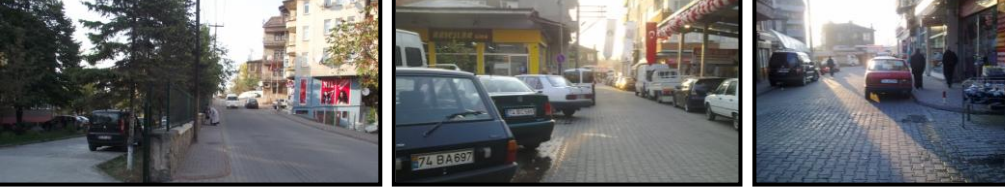

3.3. Seçilen Ulaşım Akslarının Fiziksel Engelli Kullanımına Uygunluğunun İrdelenmesi



Kalıcı engel taşıyan bireylerin yanı sıra, her insan hayatının belli döneminde geçici engellilik durumu taşıyabileceği gibi, gün içinde yorgunluk, uykusuzluk, dikkat eksikliği gibi bazı nedenlerle sağlıklı bir insan dahi engelli konumuna geçebilmektedir. Kent planlama sürecinde yapılan hatalar sonucu bireylerin hareketleri kısıtlanmakta, kent ergonomik olma niteliğini yitirmektedir (Kalaycı ve ark, 2006; Bekci ve ark, 2008). Bartın kent içi ulaşım ağlarında yapılan gözlemler doğrultusunda fiziksel engellilerin bu haklarının ellerinden alındığı birçok ulaşım ağını rahatlıkla ya da yardımsız kullanamadığı ortaya çıkmıştır. Ulaşım ağlarındaki erişebilirlik; yaya kaldırımları, zemin kaplamaları, işaret ve aydınlatma levhaları, kavşak noktaları, merdivenler, rampalar ve konutlara yakınlık kavramları doğrultusunda irdelenmiş ve sonuçlar Tablo 2’de sunulmuştur.

Tablo 2. Seçilen ulaşım akslarının fiziksel engelli kullanımına uygunluğu

YOLLAR	TESPİT EDİLEN OLUMSUZ KOŞULLARDAN GÖRÜNÜMLER (Mevcut durum) DIŞ MEKAN DÜZENLEMELERİNİN İRDELENMESİ
<p style="text-align: center;">1. YOL (Cumhuriyet Cad., 164. Sok.)</p>	 <p>Yalı boyu park alanına en kısa zamanda ulaşım birinci yol güzergâhı ile sağlanabilmektedir. Fakat yolun başlangıç noktasından sonuna kadar dik rampalardan oluşması fiziksel engellilerin kullanımlarını sınırlandırmaktadır. Güzergâhın kullanıcı yoğunluğunun az, kaldırım genişliğinin uygun, taşlarının yeni olması önemli bir avantaj oluşturmasına rağmen kaldırım bağlantılarının olmaması, dik rampaları ve araç kullanımlarının yoğunluğu güzergâhın kullanımını zorlaştırmaktadır.</p>
<p style="text-align: center;">2. YOL (Kırtepe Mah., 163. Sok.)</p>	 <p>Oldukça eğimli ve merdivenli yollardan oluşan ikinci yol güzergâhı yetersiz kaldırımlar ve parke taşlarından oluşmaktadır. Kent merkezine yakın olmasından dolayı bu yol güzergâhı halk tarafından otopark olarak kullanılmaktadır. Ayrıca merdivenlerin oldukça dik ve rampa alternatifi düşünülmeden yapılmış olması yolun başlangıç güzergâhının kullanımını fiziksel engelli kullanıcıları açısından imkansız kılmaktadır.</p>
<p style="text-align: center;">3. YOL (Asma Cad.)</p>	

**FİZİKSEL ENGELLİ KULLANICILAR İÇİN EN UYGUN ULAŞIM AKSLARININ
ERİŞEBİLİRLİK AÇIDAN İRDELENMESİ: BARTIN KENTİ ÖRNEĞİ**

	<p>Üçüncü yol güzergâhı tek kişinin yürüyebileceği, yoğun trafiğin olduğu, kalabalık ve eğimli bir noktadan başlamaktadır. Başlangıç noktasında kullanılan mazgallar bu durumu daha da güçleştirmektedir. Yayaaların kullanım alanlarına yapılan yanlış araç parkları ve aşınmış kaldırım taşları güzergâh üzerindeki kullanımı zorlaştırmakta geniş kaldırımları ise dükkân ve konut sahipleri tarafından işgal etmesi nedeniyle kaldırımların minimal düzeyde kullanımına neden olmaktadır. Güzergâh üzerindeki ikinci kavşak noktasının tepe üzerinde yer alması karşılıklı gelen araçların birbirini görmesini engellediğinden kullanıcılar içinde büyük bir tehlike oluşturmaktadır. Halk tarafından en çok kullanılan yol aksı olmasına rağmen beklide en çok ihmal edilenidir. Bu duruma kaldırım taşlarının aşınmış olması, kent donatılarının kaldırım üzerinde kullanılması ve kaldırımların tehlikeli bir şekilde bitmesi örnek olarak verilebilir. Yolun devamındaki üçüncü, dördüncü ve beşinci kavşak dikkatli bir şekilde geçilince Yalı Boyu Park Alanına ulaşmaktadır.</p>
<p>4. YOL (Koca Müftü Sok., 153. Cad)</p>	 <p>Yol güzergâhının başlangıcındaki rampaların fiziksel engelli kullanıcılar için oluşturduğu zorluklar yolun ilerleyen kısımların azalmaktadır. Rampalı kısımdan sonra başlayan yolun oldukça geniş, engelsiz ve düz olması hem araç parkına hem de yayaaların rahatça yürümesine imkân sunmaktadır. Yol boyunca karşılaşılan beş kavşak noktası kontrollü geçişlerde tehlike oluşturmamakta sadece yanlış yerde kullanılan donatılar ve zemin kaplamalarındaki bozukluklar insanları yol güzergâhının belirli bir yerinde zorlamaktadır.</p>
<p>5. YOL (Hürriyet Cad., 153. Cad.)</p>	 <p>Seçilen yol güzergâhı üzerindeki hamam sokak ve asma köprü arasında karşılaşılan olumsuz koşullara yolun diğer kısımlarında rastlanılmamaktadır. 3., 4., ve 6. yollarla kesişen kısmı hariç donatılar, araçlar, kavşak noktaları ve az eğimli rampalar kullanıcıları çok fazla zorlamamaktadır.</p>
<p>6. YOL (Davut Fırıncıoğlu Cad., 153. Cad)</p>	

	<p>Seçilen yol güzergâhı çok işlek ve kavşakları kontrolsüzdür. Hafif eğimler ve rampalardan oluşan bu yol güzergâhı kullanışlı gözükse de yoğun araç trafiği kullanıcıyı oldukça zorlamaktadır. Kullanıcı bu yol güzergâhı seçildiğinde Yalı boyu park alanına varış süresi uzamaktadır. Fakat şehir merkezindeki kullanıcı yoğunluğu Kemer Köprü'yu geçtikten sonra azalmaktadır. Yolun sonuna doğru rampalar ve kaldırım taşlarının kalitesi dışında pek bir engelle karşılaşmamaktadır.</p>
<p>7. YOL (Pıryanclar Cad., Topcu Konağı Cad., Iskele Cad.)</p>	 <p>Hafif eğimli bir rampa ile başlayan yol güzergâhı oldukça işlektir. Kaldırımlar başlangıçta yeterli genişliğe sahipken yolun sonuna doğru bu genişlik daralmakta hatta kaybolmaktadır. Yol üstündeki mağazaların ürünlerini dışarıda sergilemeleri yolun genişliğini daraltırken, kaldırımlar üzerinde yer alan küçük rampalar ve yeni parke taşları geçişi kolaylaştırmaktadır. Yalı boyuna yaklaştığımızda kaldırım taşı olmamasına rağmen düz yol kullanıcıya kolaylık sağlamaktadır.</p>
<p>8. YOL (Iskele Cad., Mahmut Akcan Cad., Tersane Cad.)</p>	 <p>Oldukça eğimli başlayan yol üç kavşaktan oluşmaktadır. Başlangıç noktası kalabalık nedeniyle çok dar ve yer yer basamaklıdır. Birinci kavşak noktasının (üç yol ağzı) hem araçlar hemde yayalar bakımından işlek bir mevkide olması alanı tehlikeli kılmaktadır. Kavşak noktasından sonra azda olsa genişleyen yol mağazaların sergi alanları, park edilen araçlar ve kent donatılarının yanlış yerleştirilmesi nedeniyle daralmıştır. İkinci kavşak noktası ise eğimli yollarla birleşmektedir. Kavşaktan sonra devam eden yol oldukça eğimlidir. Yayaaların geçtiği alanlarda kaldırımların olmaması olanlarında çok dar olması yol güzergâhının tehlikeli koşullarda kullanılmasına neden olmaktadır. Üçüncü kavşak noktası yoğun saatlerde yayaların karşıdan geçişlerini zorlaştırmaktadır. Yalı Boyu Park Alanına yolların düz devam etmesi kullanıcılar için uygun gibi görülsede kaldırım üzerinde bulunan kent donatıları (elektrik direkleri, çöp kutuları, kaldırımların daralması ve budanmamış bitkiler) yaya ulaşımını güçleştirmektedir.</p>

4. SONUÇ ve ÖNERİLER

Engelli bireylerimizin bakıma muhtaç ve tüketici insanlar olarak görülmesi toplumdan uzaklaşmalarına ve kendi özgüvenlerini yitirmelerine neden olmaktadır. Bu durum toplumun yeterince bilince sahip olmamasından kaynaklanmaktadır. Gelişmiş ülkelerin birçoğu fiziksel engelli bireyleri topluma kazandırmak, insanlarla olan sosyal ilişkilerini güçlendirmek ve hatta yaşam seviyelerini yükseltmek için çeşitli düzenlemeler yapmaktadır.

Bartın kentinde fiziksel engellilerin kullanımları açısından en uygun rekreasyonel imkânları sunan Yalı boyu park alanına erişilebilirlik üzerine yapılan gözlemler sonucunda, fiziksel engellilere yönelik çözüm önerilerinin düşüncede kaldığı amaca hitap etmediği tespit edilmiştir. Bu çalışma ile uygulamaların yetersiz kaldığı belirlenerek Bartın kenti için ergonomik ve erişilebilir esaslı dış mekân düzenlemeleri için bazı öneriler getirilmiştir:

- Fiziksel engellilerin rahat bir şekilde kullanabilmeleri için yaya kaldırımları, zemin kaplamaları, işaret ve aydınlatma levhaları, kavşak noktaları, merdivenler, rampalar ve konutlardan çıkış noktaları standartlara uygun yeniden düzenlenmelidir.
- Çalışmada ele alınan yol güzergâhlarından fiziksel engellilerin kullanımları için en uygun bulunan 4., 5. ve 6. yollardır. Bu yol güzergâhları kullanıcıya daha az tehlike sunarken, yalı boyu park alanına ulaşım süresini de arttırmaktadır. 1., 2. ve 8. yollar kullanıldığında Yalı Boyu Park Alanına kısa sürede ulaşılabilen fakat merdivenli, eğimli ve kullanışsız kaldırımları fiziksel engellinin tek başına kullanımını imkansız hale getirmektedir. 7. yol güzergâhı üzerinde başlangıçta karşılaşılan tehlikeli durumlarda yolun sonunda görülmektedir. Bu yol güzergâhı yolun uzunluğu dikkate alınmadığı durumlarda tercih edilebilir.
- Yalı Boyu Park Alanına en kısa sürede ulaşan 1. yol güzergâhının üzerinde bulunan merkez kütüphaneden alt kota sadece fiziksel engelli ve yaşlı kullanıcılar için asansör, tekerlekli sandalye kullanmayan fiziksel engelliler içinde rampanın başından sonuna doğru yapılacak dinlenme noktaları korkuluk sistemleri ile desteklenerek insanların 1. yol güzergâhını rahat kullanabilmeleri sağlanabilir.
- Kent içindeki yol güzergâhları üzerinde alternatif rekreasyon alanları oluşturulmalıdır. Bu tür alternatif alanlar bireylerin ulaşmak istedikleri mekânlara giderken dinlenmelerine imkân sağlayarak kent içinde daha uzak mesafeleri kullanmalarına olanak sunacaktır.
- Yapılan çalışmada eksik görülen detaylar (yaya kaldırımlarında kullanılan yüksek bordürler, kaldırımların taşıt yolları nedeniyle bazı kısımlarda daralması, işaret ve aydınlatma levhalarının kaldırımların üzerinde kullanılması, zemin kaplamalarının zamanla aşınarak yürümeyi engellemesi, kavşak noktalarında yaya geçidi işaretlerine ya da sinyalizasyona yer verilmemesi, merdivenlerin çok dik ve tehlikeli olması, rampa eğimlerinin oldukça dik ve konut girişlerinin yola kadar uzaması), gerekli yasal düzenlemeler yapılarak çevre düzenleme planlarındaki ulaşılabilirlik kriterlerinin uygulanması zorunlu hale getirilmelidir (Kalaycı ve ark., 2006).
- Yol güzergâhlarında karşılaşılan en önemli problemler, yaya yollarında kullanılan malzemeler ve bakımsızlıktır. Fiziksel engellileri olduğu kadar yaşlı ve bebekli anneler içinde oldukça önemli bir sorun olan yaya yollarındaki malzemelerin, düzgün, pürüzsüz ve sıkı olmasına dikkat edilmelidir. Delikli ve oluklu malzemelerden uzak durulmalıdır (Anonim 1).
- Yol güzergâhlarında gözlemlenen kaldırım yükseklikleri insanların ergonomik kullanımlarına uygun bulunmamaktadır. Kaldırım yüksekliğinin 14 cm'yi aşmaması, bu yüksekliğin yaya geçidi noktasında % 6-8 eğimle sifira yaklaşması gerekmektedir (Anonim 1)
- Kavşak noktalarında sinyalizasyon sistemi kullanılarak tehlike en aza indirilmelidir.
- Yol üzerinde kullanılan kent donatıları daha uygun yerlere alınmalı ya da kaldırılmalıdır.

Sonuç olarak incelenen yol güzergâhlarında saptanan bu sorunlar doğrultusunda fiziksel engelli bireyler için denetlenen yol güzergâhlarının bazılarının erişilebilirlik açısından kısmen uygun olduğunu ortaya koyulmuştur. Yeni düzenlenecek yaya ve yol güzergâhlarında aynı sorunlarla karşılaşmamak için tasarımcılar, uygulayıcılar ve denetimciler tespit edilen bu sorunları dikkate alarak değerlendirmelidir.

KAYNAKLAR

- Anonim 1, <http://www.sustland.umn.edu/design/healinggardens.html>
- Bayraktar, F., 1995. Görme Özürlülere Yönelik Mekanlar İçin Bir Tasarım ve Değerlendirme Modeli, Yüksek Lisans Tezi, KTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon
- Bekci, B., Sakıcı, Ç., Var, M., 2008, "Trabzon kentindeki fiziksel engellilerin açık yeşil alanları kullanımının ergonomik açıdan irdelenmesi", 14. Ulusal Ergonomi Kongresi, s: 647-656, Trabzon

- Bekiroğlu, M.S., 2002, Peyzaj Düzenlemelerinde Özürlülerin Kullanımları ile İlgili Sorunların Saptanması, Doktora Tezi, İÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, İstanbul.
- BÖDB, 2011, T.C Başbakanlık Özürlüler Daire Başkanlığı, Ulaşılabilirlik Stratejisi ve Ulusal Eylem Planı 2010-2011, Ankara
- Cengiz, C., 2011, Bartın Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi Tasarımının İrdelenmesi, Bartın Orman Fakültesi, Cilt:13, Sayı 20, s: 80-89, Bartın
- Ergün, M., 2005. Özürlülerin Çalışma Yaşamına Katılımı&İşverenler. TC. Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığı. Özürlülük Araştırmaları ve İstatistik Dairesi Başkanlığı, Ankara
- Eşkil Yüce, Ö., 2011. Engelliler için Dış Mekan Tasarım Özellikleri Bağlamında Ankara Kent Parklarının İrdelenmesi, Bartın Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Bartın
- Güney, F., 2010, Fotoğraf arşivi, Bartın Belediyesi Basın Halkla İlişkiler Müdürlüğü
- Mülayim, A., 2009. Bedensel Özürlüler İçin Mimari Mekan Tasarımı, Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Edirne
- Kars, M.M., Altınok, M., 2010. Tekerlekli Sandalye Kullanan Engellilere Yönelik Islak Mekan Düzenlemelerinde Fonksiyonel Yaklaşımlar, Dumlupınar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi, Sayı 21, ISSN-1302-3055, s:107-122
- Kalaycı, A., Kutay, E.L., Kesim, G.A., 2006. Ergonomik Kent ve Engelliler, Kent ve Sağlık Sempozyumu, Bursa, s:239-40.
- Sürmen, Ş., 1988. Tekerlekli koltuktaki insanların hayatından tablolar ve bir mimarlık kılavuzu, İstanbul Teknik Üniversitesi Makine Fakültesi Ofset Atölyesi, İstanbul
- Orakcı, H., 2010, Van İl Merkezindeki Kamu Binalarında, Özürlü İnsanlar İçin Var Olan Mimari Düzenlemelerin Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, Sağlık Bilimleri Enstitüsü, Van.
- Özcan, Y., 2008. Engelli Standartlarının Adana Kenti Açık ve Yeşil Alanlarında Analizi ve Uygulama Önerileri, Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Çukurova Üniversitesi, Adana.
- Ulvi, H. ve Kaplan, H., 2007. Kentiçi Trafikte Engelliler Ve Engelsiz Tasarım: Ankara Kent Merkezinden Örnekleme, 4. Trafik Ve Yol Güvenliği Ulusal Kongresi, Kent içi Trafik; Problemler Çözüm Yaklaşımları, TRODSA, 23-25 Mayıs, Ankara
- Yıldız, B., 2003. Engelliler İçin Dış Mekan Tasarım Özellikleri, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalı, Ankara