



DÜNYA ENGELLİLER VAKFI

WORLD HANDICAPPED
FOUNDATION

ENGELSİZ ŞEHİR PLANLAMASI BİLGİLENDİRME RAPORU

HAZIRLAYAN
CANAN KOCA
ŞEHİR ve BÖLGE PLANCISI
MÜTEVELLİ HEYETİ ÜYESİ
TEKNİK MÜDÜR

2010-İST

İÇİNDEKİLER

GİRİŞ

1. ENGELLİ TANIMI

2. ENGELLİK SEBEPLERİ VE TÜRLERİ

3. ENGELLİ SORUNLARI

4. ENGELLİLERİN ŞEHİR ALANINDA KARŞILAŞTIKLARI SORUNLAR

5. ŞEHİR VE ŞEHİRLİ HAKLARI

6. ŞEHİR PLANLAMASI VE TASARIMI

7. ENGELLİLERE YÖNELİK KENTSEL TASARIM VE PLANLAMA KRİTERLERİ

7.1. KONUT ALANLARI

7.2. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI

7.3. REKREASYON ALANLARI

7.4. DONATILAR

7.5. ULAŞIM

8. FİZİKSEL ÇEVRE DÜZENLEMELERİ İLE İLGİLİ ÖZÜRLÜLERİN YASAL HAKLARI VE STANDARTLAR

9. ENGELLİLERE YÖNELİK DÜNYADA GERÇEKLEŞTİRİLEN KENTSEL ÇALIŞMALAR

10. ENGELLİLERE YÖNELİK TÜRKİYE'DE GERÇEKLEŞTİRİLEN KENTSEL ÇALIŞMALAR

KAYNAKÇA

GİRİŞ

Birleşmiş Milletlerin rakamlarına göre dünyadaki 500 milyon kadar engelli insan bulunmaktadır. Dünya Sağlık Örgütü tarafından, dünya nüfusunun yaklaşık dörtte birinin hayatlarında bir çeşit engelle doğrudan ya da dolaylı olarak karşı karşıya olduğunu belirtilmektedir. Dünyadaki engellilerin yüzde 80'i düşük gelirli ülkelerde yaşamaktadır ve temel hizmetlere ulaşamamaktadır.

Dünyada yapılan araştırmalara göre, , engellilere çeşitli yaşam kolaylıkları sağlanması amacıyla gerçekleştirilen yerel iyileştirme hizmetleri sayesinde büyük oranda engelli, topluma tekrar kazandırılabilir.

Devlet İstatistik Enstitüsü'nün 2003 yılında yapmış olduğu araştırmalara göre ülkemiz nüfusunun %12'si engelli kişilerden oluşmaktadır Bu veriler engelli nüfusunun genel nüfus içerisinde önemli bir oranı olduğunu göstermekle birlikte bazı gerçekleri ortaya koymaktadır.

Bu verilere göre günlük yaşantımızda cadde ve sokaklarda çok sayıda engelli kişi ile karşılaşmamamızın nedeni engelli kişilerin mevcut olmaması değil, bu kişilerin dış mekân kullanımlarından yardım almadan faydalanabilmelerinin olanaksız olmasıdır. Hâlbuki engelliler de herkes kadar toplumun yararlandığı tüm olanaklardan bağımsızca yararlanma hakkına sahiptir. Bunun gerçekleşebilmesi ancak düzenlemeler yapılırken engelli kişilerin de gereksinimlerinin göz önünde bulundurulmasıyla mümkündür.

Özürlü insanların kentsel yaşama katılım alanındaki ihtiyaçları özürlü olmayanlarla farklı olmakla birlikte benzerdir. Özürlü olarak tanımlanan bireyleri, toplumun ayrı bir kesimi olarak nitelendirme yerine bütünleşmiş bir parçası olarak algılayabilmek ve mekânda da buna olanak sağlayabilmek amacıyla fiziksel çevreye ulaşılabilirliğini sağlamak gerekmektedir.

Ulaşılabilir mekân oluşturma sürecinde en önemli görev konuyla ilgili tüm birey ve kurumlarıdır. Merkezi ve yerel yönetimler, meslek odaları, eğitim ve araştırma kurumları, sivil toplum örgütleri ve medya üzerine düşen görevleri tam anlamıyla yerine getirmelidir.

Dünya Engelliler Vakfı olarak amacımız “Engelsiz Şehir Planlaması Modeli” oluşturmak ve bunu dünyaya sunmaktır.

Hedefimiz, gelişmiş ülkelerin bilgi, tasarım ve deneyimlerinden de yararlanarak oluşturacağımız modeli, ALGILAMA ve UYGULAMADA geri kalmış ülkelerde, BM ENGELLİLER İÇİN DÜNYA EYLEM PROGRAMI' nın uygulanması için köprü vazifesi görmektir.

Bu bağlamda “Engelsiz Şehirler Planlaması Bilgilendirme Raporu”nda engelli kavramı, kentte yaşadıkları sorunlar ve çözüm yolları, yasal haklar, dünyada ve Türkiye'deki durum genel olarak ele alınmıştır.

1. ENGELLİ TANIMI

Tanım olarak “engelli” sakat ve özürli kelimeleri yerine kullanılsa da bu sözcükler farklı anlamlara gelmektedir.

Özürli terimi "özürülüğü" odak noktasına koymayı gerektiren, yani özürlilik olgusunu nesnelleştiren bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır. Buna karşın engellilik, hemen olmasa da zamanla bu zorunluluktan kurtulabilmeyi, düşüncelerimizde yumuşama ve esneklik sağlamayı başarabilecek bir terim olarak görünmektedir.

BM'den engelli tanımı:

Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nun kabul ettiği Sakat Kişilerin Hakları Bildirgesi'nde engelli tanımı şöyle yapılmaktadır.

“Normal bir kişinin kişisel ya da sosyal yaşantısında kendi kendisine yapması gereken işleri, bedensel veya ruhsal yeteneklerindeki kalıtsal ya da sonradan olma herhangi bir noksanlık sonucu yapamayanlar”.

5378 Sayılı Özürli (Engelliler) Kanunu:

Doğuştan veya sonradan herhangi bir nedenle bedensel, zihinsel, ruhsal, duysal ve sosyal yeteneklerini çeşitli derecelerde kaybetmesi nedeniyle toplumsal yaşama uyum sağlama ve günlük gereksinimlerini karşılama güçlüğü olan ve korunma, bakım, rehabilitasyon, danışmanlık ve destek hizmetlerine ihtiyaç duyan kişi “özürli” olarak tanımlanmaktadır.

WHO - Dünya sağlık örgütüncce yapılan engelli tanımı:

Özürlilik kavramına Dünya Sağlık Örgütü, Birleşmiş Milletler ve ILO tarafından farklı bakış açılarından yaklaşmaktadır. Dünya Sağlık Örgütü, özürlilik kavramı hakkında aşağıdaki gibi hastalık sonuçlarına dayanan, sağlık yönüne ağırlık veren bir tanımlama ve sınıflama yapmıştır:

- Noksanlık (Impairment): “Sağlık bakımından “noksanlık” psikolojik, anatomik veya fiziksel yapı ve fonksiyonlardaki bir noksanlığı veya dengesizliği ifade eder.”
- Özürlilik (Disability): “Sağlık alanında ‘sakatlık’ bir noksanlık sonucu meydana gelen ve normal sayılabilecek bir insana oranla bir işi yapabilme yeteneğinin kaybedilmesi ve kısıtlanması durumunu ifade eder.”
- Maluliyet (Handicap): “Sağlık alanında “maluliyet” bir noksanlık veya sakatlık sonucunda, belirli bir kişide meydana gelen ve o kişinin yaş, cinsiyet, sosyal ve kültürel durumuna göre normal sayılabilecek faaliyette bulunma yeteneğini önleyen ve sınırlayan dezavantajlı bir durumu ifade eder.”

2. ENGELLİK SEBEPLERİ VE TÜRLERİ

Engelliliğin nedenleri dikkatle incelendiğinde, bunların önemli bir bölümünün kaçınılabilir, önlenabilir nedenler olduğu görülmektedir. Engellilik genelde kaynağına ve sebeplerine göre değişik şekillerde sınıflandırılmaktadır.

Kaynağına göre sınıflandırıldığında, doğuştan gelen engellilik nedenleri arasında bir takım genetik nedenler, akraba evliliği, gebelik sırasında annenin karşılaştığı travmalar, hastalıklar, ilaç kullanımı, ışına maruz kalmak, annenin alkol ve madde bağımlısı olması, kötü beslenmesi gibi nedenler görülmektedir. Sayılan tüm bu nedenler kaçınılmaz, önlenemez durumlar değildir. Tıp bilimine gerçekleştirilen araştırmalarla genetik nedenlerin bile en azından bir kısmı önceden bilinebilmektedir.

Doğum sırasında ve sonrasında "kazanılan" engelliliğe gelince kötü ve yetersiz koşullarda gerçekleştirilen doğumlar, travmalar, yanlış uygulamalar vb. akla gelmektedir.

Doğum sonrasında karşılaşılan olaylar arasında ise iş kazaları, ev kazaları, trafik kazaları, savaşlar, terör olayları, endüstriyel kazalar, deprem ve benzeri yıkım olayları, büyük sanayi kazaları v.b. temel engellilik nedenleri arasındadır. Bunların büyük çoğunluğunun da önlenabilir nitelikte nedenler olduğu anlaşılmaktadır.

Farklı nedenlere bağlı olarak oluşan engellilik temel olarak beş başlıkta incelenir:

- Zihinsel engelli
- Görme engelli
- İşitme ve konuşma engelli
- Ortopedik engelli
- Süreğen Engelliler

3. ENGELLİ SORUNLARI

Engellilerin karşılaştıkları sorunların başında yoksulluk, eğitim, ulaşım, fiziksel çevre, konut ve iyileştirme gibi konular gelmektedir.

Yapılan araştırmalar, dünyanın her yerinde engellilerin çok büyük çoğunluğunun toplumun yoksul kesimlerinden geldiğini ve yoksulluk içinde yaşadıklarını göstermektedir. Eğitimdeki eksiklikte yoksullukla endekli olarak ortaya çıkmaktadır engelli ailelerinin maddi sıkıntılarından dolayı engelli çocuklarını okula göndermeleri güçleşmektedir.

Bu sorunların haricinde en önemli olan sorun ise ailelerin ve çevredeki insanların engellilere bakış açısından kaynaklanmaktadır.

Engellilerin karşılaştıkları diğer sorunlar ise şu şekilde sıralanmaktadır:

Rehabilitasyon: Rehabilitasyon ve araç-gereç gereksiniminin yeterince karşılanamaması engellilerin toplumla bütünleştirilmesinin önündeki en büyük engellerden birisidir.

Engellinin Aile Yaşamı / Özel Yaşamı: Fiziksel işlevlerindeki bozulma ya da bazı eksiklikler nedeniyle engellinin hareket yeteneği sınırlanınca, bu, onun özel yaşamına da bazı kısıtlamalar getirmektedir.

İstihdam Sorunu: Her insanın yapabileceği bir iş vardır ve engelliler de fiziksel ve ruhsal işlevlerinde bir bozulma ya da eksiklik olsa bile, onların bu niteliklerini dikkate alan uygun bir eğitim ve rehabilitasyondan geçirildikleri zaman çalışabilirler, üretime katılabilirler. Çalışmanın, kültürün önemli bir parçası sayıldığı toplumlarda, herkes gibi engelliler de çalışmaya/üretmeye isteklidirler.

Ulaşım, Fiziksel Çevre ve Konut: Engellilerin içinde yaşadıkları fiziksel çevre, sahip oldukları fiziksel işlev bozuklukları/yetersizlikleri ve bunun yol açtığı sınırlamalar yüzünden büyük önem taşımaktadır. Toplumunu tasarlariken, bir toplum modeli ortaya koyarken, içinde yaşanılan fiziksel çevreyi de o toplumun içinde yaşayan herkesi düşünerek tasarlamak gerekir.

Engellilerin karşılaştıkları sorunları çoğaltmak mümkündür. Detaylı olarak inceleyeceğimiz konu ise "kentsel alanda engellilerin karşılaştıkları sorunlarıdır.

4. ENGELLİLERİN KENTSEL ALANDA KARŞILAŞTIKLARI SORUNLAR

Yaşanılan konuttan tüm kamusal yaşam alanlarına ve ulaşım araçlarına kadar tüm çevresel unsurların engellilerin özellikleri ve gereksinimleri dikkate alınarak tasarlanmadığı bir gerçektir. Kentlerimizin çoğunda engelli bireylerin erişim ve ulaşım olanaklarını engelleyici pek çok unsura rastlanmaktadır.

Yollar, kaldırımlar, kamu binaları, parklar ve bahçeler, okullar, içinde yaşanılan konutlar, ulaşım araçları ve bunun gibi daha bir çok fiziksel çevre unsuru, engellilerin topluma katılmasının önünde ciddi birer engel oluşturmaktadır. Böylece sahip olduğu engeli nedeniyle hareket yeteneği sınırlanmış insanların bu ve benzeri sebeplerle yaşadıkları sınırlama daha da pekişmektedir. Bunun anlamı Hareket yeteneği sınırlanan bireyin toplumsal yaşamdan dışlanmasıdır. Oysa bütün bunlar, engellilerin topluma katılmasını, toplumla bütünleşmesini kolaylaştıracak bir biçimde tasarlanabilir ve geliştirilebilir.

Bozuk yüzeyli yollar, güvenlik tedbirleri alınmayan alt yapı çalışmaları, çok yüksek kaldırımlar, özürülülerin kullanımına uygun olmayan telefon ve telefon kabinleri, gerekli düzenlemeler sesli ve görsel uyarıcılar olmadığı için özürülülere hizmet edemeyen ulaşım sistem ve araçları, kent ulaşımı ve yaşamında yoğun olarak karşılaşılan engellerdir.

Kent bütününde ve yapı ölçeğinde özellikle işitme ve görme engellilerin yararlanacağı işaretlemeler, görsel ve sesli bilgilendirmeler son derece yetersizdir. Yeşil alanlar ve spor alanları özürülülerin de yararlanabileceği şekilde düzenlenmemiştir.

Kısacası kentlerimizde özürülülerin hareketini kolaylaştırıcı düzenlemeler birkaç küçük uygulama dışında yapılmamıştır. Standartlara uygun olmayan rampalar vb. yapılan bazı hatalı uygulamalar, değil kolaylık sunmak aksine özürülü sayısını arttırıcı nitelikler göstermektedir.

Engellilerin trafik içerisinde yaşadıkları zorluklar :

Kentlerde yaya dolaşımını kısıtlayan, taşıtlara öncelik tanıyan, taşıt trafiğini hızlandırmayı amaçlayan uygulamalar öncelik almakta, ışıklı yaya geçitleri kaldırılarak üst geçitler yapılmaktadır. Toplu taşımacılıkta özörlölere yönelik düzenlemelerde bütöncöl yaklaşım lar yerine, bazı özel ve yetersiz çözümler getirilmektedir.

İnşa edilen alt ve üst geçitler ise engelli bireylere göre tasarlanmamıştır. Bu geçitlerin pek azında asansör bulunmaktadır.

Trafik içerisinde araçları ile seyreden engelli bireyler park yeri sorunu ile karşılaşmaktadır. Kent içerisinde engelli kullanımına ayrılmış park yerleri az sayıda bulunmaktadır.

Kaldırımlar

Kaldırım yükseklikleri standartların üzerindedir ve tüm kaldırımlarda rampa bulunmamakta, rampa bulunan kaldırımlarda ise eğim standartlarına uyulmamaktadır. Kaldırıma engelli bireylerin iniş ve çıkışları oldukça zordur.

Kaldırım genişlikleri her zaman bir tekerlikli sandalyenin sığabileceği boyutlarda değildir. Bu sebeple tekerlekli sandalye kullanan engelli bireyler bazı kaldırımları kullanamamaktadır.

Kaldırım üzerinde bulunan kent mobilyalarının keyfi denilebilecek karmaşa ile yerleştirilmiş olması, kaldırım üzerinde engelli bireylerin erişimi güçleştirmektedir.

Kaldırımların, kaldırım üzerlerinde bulunan otobüs durakları, büfeler, belediye hizmet alanları yalnızca engelli bireylerin değil, tüm kentlilerin ulaşımını engellemektedir.

Kent Mobilyaları

Kent mobilyalarının bir standarda oturmadiğı gözökmektedir. Otobüs duraklarından, çöp kovalarına engelli bireyler bazı hizmetlere erişimde zorlanmaktadır. Diğer taraftan kent içerisindeki kamuya yönelik hizmetlerden yararlanmaları oldukça güçtür. Örneğ in, Otobüs duraklarında engelli bireylerin bekleyebileceği özel alanlar bulunmamakta, vasitanın geldiği duyma ve görme engelli bireyler tarafından tespit edilememekte, otobüslere binecek olan engelli birey için özel bir sistem getirilmemektedir.

Yasal düzenlemelerin uygulanmaması:

2005'te çıkarılan 5378 sayılı yasanın, 7 yılda "resmi binaların, mevcut tüm yol, kaldırım, yaya geçidi, açık ve yeşil alanlar, spor alanları ve benzeri sosyal ve kültürel altyapı alanlarıyla gerçek ve tüzel kişiler tarafından yapılmış ve umuma açık hizmet veren her türlü yapıların" engellilere uygun hale getirilmesini öngörmektedir.

Ayrıca 1997 yılında İmar Yasası'nda engellilerle ilgili düzenleme yapılmıştır. Geçen sürede yasaların bu hükümlerine uyulduğunu gösteren bir gelişme görölememektedir.

5. KENT VE KENTLİ HAKLARI

Kent, sınırları içinde yaşayan nüfusun geçim kaynaklarını tarım ve hayvancılık dışı uğraşların oluşturduğu, toplumsal ilişkiler, kültürel alanlar, nüfus yoğunluğu gibi bir çok yönden kırsal alanlardan farklı olan yerler şeklinde tanımlanmaktadır.

Bir yerleşim biriminin kent niteliğini taşıması için, şu özellikleri taşıması gerektiği söylenebilir:

- Belli bir nüfus büyüklüğüne ve nüfus yoğunluğuna erişmiş olması,
- Tarımsal üretimden daha ileri bir üretim düzeyi olan sanayi üretimine geçmiş olması ve bununla birlikte hizmet sektörünün gelişmiş olması,
- Yerleşim yerinin fiziksel altyapısının belli bir düzeye ulaşmış olması,
- Geleneksel aile yapısının çözülerek yerini çekirdek aile yapısına bırakmış olması,
- Nüfusun büyük oranda örgütlenmiş, karmaşık iş bölümüne ve yüksek uzmanlaşma düzeyine erişmiş olması,
- Yerel değerlerin yerini, ulusal değerlerin veya evrensel değerlerin almış olması,
- Geleneksel ilişkilerin (cemaat toplum tipinin) çözülüp bireysel ilişkilerin ya da bireysel çıkarların ön plana çıkmış olması,
- Eğitim düzeyinin kırsal kesimdeki eğitim düzeyinden yüksek olması ve çocuk bakım ve eğitiminde aile dışı kurumların gelişmiş olması,
- Sosyal normların yerini, resmi denetleme kurumlarının almış olması,
- Statülerin aileden gelmeyip, bireylerin kendi çabaları ile kazanılmış olmaları.

Nüfus büyüklüğü tek başına yeterli bir kriter olmasa da kent tanımı için önemlidir. Kentler kasaba ve köylere göre daha fazla insanın yaşadığı yerleşim birimleridir. Öyle ki, bazı küçük devletlerin nüfusundan daha fazla insanı barındıran şehirler vardır. Nüfusun miktarı kadar yoğunluğu da kent ayrımı için önemlidir. Nüfus kriteri ülkeden ülkeye değişiklik göstermektedir. Örneğin Japonya'da 30.000, Kore'de 40.000, A.B.D.'inde 2.500 kişilik nüfus kriteri aranmaktadır.

Günümüzde kent nüfusunun toplam nüfus oranının içinde ki payı %81 dir. Gelişmiş ülkelerde de bu oran % 60 -80 arasında değişmektedir. Dolayısıyla ülkemiz kentleşme açısından aşırı ve kontrolsüz bir büyümeyi son 50 yılda yaşamıştır. Hızlı ve doğal olmayan bir biçimde büyüyen kent alanı ve kent nüfusu, beraberinde bir çok olumsuzlukları da getirmektedir. Özellikle sanayileşme sürecinin bir sonucu olan kentleşmenin Türkiye gibi ülkelerde sanayileşme hızının çok üzerinde gerçekleşmesi, çarpık kentleşme olgusunu beraberinde getirmektedir. Bu anlamda ülkemizin göz bebeği İstanbul çarpıcı bir örnek teşkil etmektedir.

Ulaştıramayan ulaşım ağları, yetersiz sağlık, eğitim, park, oyun ve spor alanı, kültürel tesis ve benzeri donatıları, kirlenen çevresi, tahrip edilen doğası ve bütün bunların üzerine bir de deprem riski yüksek binaları ile kentlerimiz sağlıksız kentler olarak ortaya çıkmaktadır. Yaşanan bu süreçte, kent yönetimleri de gerek yetki yetersizliği ve gerekse kaynakların son derece kıt olması sebebiyle yetersiz hale gelmiştir.

Kentte yaşanan sorunları dikkate alan Avrupa Kentsel Şartı ideal kent tanımını getirmiştir. Bu tanım şu şekilde yapılmaktadır:

“İdeal kent; kentli haklarını koruyarak; en iyi yaşam koşullarını sağlayarak; halkına iyi bir yaşam biçimi sunarak; değerini orada yaşayan, ziyaret eden, çalışan ve ticaret yapan, eğlence, kültür ve bilgiyi orada arayan ve eğitim görenlerden alarak; birçok sektör ve aktiviteyi (trafik, yaşam, çalışma, dinlenme gereksinimleri) bir arada uyum içinde barındıran yaşam yeridir.

Bir kent, aynı zamanda modern gelişmeyle tarihi mirasın korunması arasında dengeyi kurmalı, eskiyi tahrip etmeden yeniyle bütünleştirmeli ve sürdürülebilir kalkınma ilkelerini sağlayabilmelidir. Geçmiş olmayan bir kent, hafızasını yitirmiş bir insana benzer. Kent dokuları, yapılar, ağaçlar, kiliseler, kütüphaneler, insanların kentlerdeki yaşamışlıklarının, çalışmışlıklarının ve kişisel tarihlerinin izleridir. Bunlar, geçmişin mirası olup, insanların fani yaşamda kalıcılık duygusuyla geleceğe hazırlanmalarını sağlar.”

İdeal kent tanımının temelini “kentli hakları” oluşturmaktadır. Dolayısıyla ideal kent en kısa biçimde, “kentli haklarını koruyan kent” olarak tanımlanabilir. Öyle ise öncelikle kentli haklarının neler olduğu sorusuna cevap verilmelidir.

Kentli Hakları:

Kentli hakları ile ilgili en geniş metin “Avrupa Kentli Hakları Deklarasyonu”dur. Bu deklarasyonda kentlilerin hakları şu başlıklar altında toplanmıştır:

- **Güvenlik:** Mümkün olduğunca suç, şiddet ve yasa dışı olaylardan arındırılmış emin ve güvenli bir kent;
- **Kirlenmemiş, Sağlıklı Bir Çevre:** Hava, gürültü, su ve toprak kirliliği olmayan, doğası ve doğal kaynakları korunan bir çevre;
- **İstihdam:** Yeterli istihdam olanaklarının yaratılarak, ekonomik kalkınmadan pay alabilme şansının ve kişisel ekonomik özgürlüklerin sağlanması;
- **Konut:** Mahremiyet ve dokunulmazlığının garanti edildiği, sağlıklı, satın alınabilir, yeterli konut stokunun sağlanması;
- **Dolaşım:** Toplu taşıma, özel arabalar, yayalar ve bisikletliler gibi tüm yol kullanıcıları arasında, birbirinin hareket kabiliyetini ve dolaşım özgürlüğünü kısıtlamayan uyumlu bir düzenin sağlanması;
- **Sağlık:** Beden ve ruh sağlığının korunmasına yardımcı çevrenin ve koşulların sağlanması;
- **Spor Ve Dinlenme:** Yaş, yetenek ve gelir durumu ne olursa olsun, her birey için, spor ve boş vakitlerini değerlendirebileceği olanakların sağlanması;
- **Kültürler Arası Kaynaşma:** Geçmişten günümüze, farklı kültürel ve etnik yapıları barındıran toplulukların barış içinde yaşamalarının sağlanması;
- **Kaliteli Bir Mimari Ve Fiziksel Çevre:** Tarihi yapı mirasının duyarlı bir biçimde restorasyonu ve nitelikli çağdaş mimarinin uygulanmasıyla, uyumlu ve güzel fiziksel mekanların oluşturulması;
- **İşlevlerin Uyumlu:** Yaşama, çalışma, seyahat işlevleri ve sosyal aktivitelerin olabildiğince birbiriyle ilintili olmasının sağlanması;
- **Katılım:** Çoğulcu demokrasilerde; kurum ve kuruluşlar arasındaki dayanışmanın esas olduğu kent yönetimlerinde; gereksiz bürokrasiden arındırma, yardımlaşma ve bilgilendirme ilkelerinin sağlanması;

- **Ekonomik Kalkınma:** Kararlı ve aydın yapıdaki tüm yerel yönetimlerin, doğrudan veya dolaylı olarak ekonomik kalkınmaya katkı konusunda sorumluluk sahibi olması;
- **Sürdürülebilir Kalkınma:** Yerel yönetimlerce ekonomik kalkınma ile çevrenin korunması ilkeleri arasında uzlaşmanın sağlanması;
- **Mal Ve Hizmetler:** Erişilebilir, kapsamlı, kaliteli mal ve hizmet sunumunun yerel yönetimi, özel sektör ya da her ikisinin ortaklığıyla sağlanması;
- **Doğal Zenginlikler Ve Kaynaklar:** Yerel doğal kaynak ve değerlerin; yerel yönetimlerce, akılcı, dikkatli, verimli ve adil bir biçimde, beldede yaşayanların yararı gözetilerek, korunması ve idaresi;
- **Kişisel Bütünlük:** Bireyin sosyal, kültürel, ahlaki ve ruhsal gelişimine, kişisel refahına yönelik kentsel koşulların oluşturulması;
- **Belediyeler arası İşbirliği:** Kişilerin yaşadıkları beldenin, beldeler arası ya da uluslararası ilişkilerine doğrudan katılma konusunda özgür olmaları ve özendirilmeleri;
- **Finansal Yapı Ve Mekanizmalar:** Bu deklarasyonda tanımlanan hakların sağlanması için, gerekli mali kaynakları bulma konusunda yerel yönetimlerin yetkili kılınması;
- **Eşitlik:** 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.”

Ülkemiz kentlerinde yaşayanlar ve özellikle engelliler bu hakları ya kullanamamakta yada kentlerimizin imkanları sınırlı olması sebebiyle hakları kısıtlanmaktadır.

Kentlerimizin yaşanabilir mekânlar olması için yukarıda sayılan kentli haklarını karşılaması gerekmektedir. Bu da ancak kentlerimizin doğru yönetilmesi ve tüm insanların kentsel gereksinimlerini karşılayan planlama ile mümkündür.

6. KENT PLANLAMASI VE KENTSEL TASARIM

Planlamanın konusu, ülke düzeyinden yerel ölçeğe kadar her türlü yerleşmede fiziksel/mekânsal gelişmelerin bir plan/düzen çerçevesinde biçimlenmesine katkıda bulunmaktır. Şehir Planlama eylemi, toplumsal ilişkiler bütünü ile etkileşimli bir biçimde, kentsel alanlarda arazi kullanımının, üretim ve tüketim alanlarının, ulaşım ağlarının, genel mekânsal yapının belirlenmesi, öngörülmesi ve planlanması süreci olarak tanımlanabilmektedir. Ülkesel ölçekten mahalle ölçeğine kadar, ekonomik verimliliği yükselten fiziksel ve mekânsal düzenlemelerde bulunduğu gibi, toplumun sosyal ve kültürel kimliğini ifade edebileceği, sürdürülebilir mekânlar da yaratmayı amaçlamaktadır.

Planlama, ölçeğe dayalı nitelik farklılaşmasının yanı sıra, kentsel işleve ya da yerleşmeyi karakterize eden sosyo-ekonomik faktörlere göre niteliğe dayalı olarak da farklılaşmaktadır; metropoller, sanayi kentleri, turizm merkezleri gibi.

Ülkemiz planlama pratiğinde ölçek/nitelik olarak farklılaşan başlıca planlama hizmetleri şunlardır:

- Yatırımların ülkesel ölçekte dağılımını belirlemek üzere ulusal plan hazırlamak (ülkesel yerleşme düzeni planlaması)
- Bölgesel ölçekli planlamalar, çevre düzeni planları
- Nazım imar planı, uygulama imar planı, mevzi planlar ve bunların değişiklikleri ve revizyonları
- Kentsel tasarım planları
- Sektörel planlar; turizm, ulaşım, çevre, sanayi/küçük sanayi planları
- Koruma amaçlı imar planları
- Gecekondü önleme ve ıslah planları
- Toplu konut alanı, yeni yerleşme alanı planlaması

Planın türü ne olursa olsun insan ölçeği ve standartları unutulmadan planlama ve tasarım yapılmalıdır.

Tasarım, tüm insanların yaş ve bedensel durum gibi özelliklerinden kaynaklanan, genel ve özel duyarlılık gerektiren gereksinimlerinin tümünü kapsamalıdır. Bu açıdan, özürülerin gereksinimleri, özürü olmayanlarla “öz”de benzer olmakla birlikte “biçim” açısından bazı “özel” önlemler gerektirmektedir.

7. ENGELLİLERE YÖNELİK KENTSEL TASARIM VE PLANLAMA KRİTERLERİ

Özürüleri başkalarının yardımına gerek duymadan kent yaşamı/aktiviteleri ile bütünleştirmeye yönelik tasarım arayışlarına ve uygulamalarına gereksinim bulunmaktadır.

Kenti oluşturan konut yerleşme alanları, kentsel çalışma alanları (yönetim, kamu kuruluşları, kentsel ve bölgesel işmerkezleri vb.), yeşil alan, kentsel sosyal alt yapı (eğitim, sağlık, kültürel tesis, dini tesis) arasındaki bağlantı güçlü ulaşım ağları ile sağlanarak toplumun engelli, yaşlı, hasta kısmı unutulmadan tüm insanlara yönelik tasarım yapılmalı, ülke,bölge ölçeğinden başlanarak kente inen planlar yapılmalı ve planlar arasındaki uyum unutulmamalıdır.

Kent bütününe yönelik planlama ve tasarımdaki temel kurallar şu şekilde olmalıdır:

- Planlama engelli bireylerin hareketlerini kısıtlamayacak şekilde yapılmalı, engelli kişilerin kullanabildiği alanların çoğunluğunu sağlıklı insanların rahatlıkla kullanabildiği unutulmamalıdır.
- Meslek disiplinlerinin ortak çalışmalarıyla özel ve kamu alanlarında engelli bireyler için uygun yaşam alanları oluşturulmalıdır.
- Özellikle kent içi ulaşım alanlarında gerekli önlemler alınmalı ve belirtilen standartlar dahilinde, engelli bir bireyin yardım almadan bir yerden bir yere gidebileceği şekilde ulaşım ağı oluşturulmalıdır.
- Açık alanlarda olduğu kadar yapı içlerinde de engelli bireylerin kullanımları göz önüne alınarak planlama yapılmalıdır.
- Gerekli yasal düzenlemelerle çevre düzenleme planlarında ulaşılabilirlik kriterlerinin uygulanması zorunlu hale getirilmelidir.
- Fiziksel çevrenin yapılandırılmasında sorumlu kişi ve kuruluşların engelli kişiler konusunda bilgili, bilinçli ve duyarlı davranmaları sağlanmalıdır. Bu amaçla fiziksel çevrenin tasarlanması ve yapılandırılması süreçlerinde engellilerin, ailelerinin ve örgütlerinin katılımı konusu büyük önem taşımaktadır.

- Belediyeler imar mevzuatlarında yer alan konuyla ilgili hususların uygulanmasında hassas davranmalı, standartlara uygun olmayan uygulamalar için gerekli önlemleri almalıdır.
- Yasalarda yer alan düzenlemelerin uygulanması sağlanmalı, aksi takdirde cezai yaptırımlara başvurulmalıdır.
- Özürlülere yönelik olarak yapılması gereken düzenlemelerin, mevzuat ve standartlara uygun olması konusunda karşılaşılan aksaklıklar; yerel yönetimlerin bu konudaki yetki ve sorumlulukları; mevcut mevzuat ve standartlar konusunda yerel yönetimlerin bilgi, teknik ve mali açıdan yeterliliği; bu konudaki denetim sistemi hususlarında Özürlüler İdaresi Başkanlığı ile sürekli işbirliğinde olmalıdırlar.

Temel hedef yeni yapılacak alanlar açısından, “engelsiz fiziksel çevreler oluşturmak” ve mevcut çevrelerin “niteliğini iyileştirmek”, “erişebilirliğini artırmak”tır.

Erişilebilirliği artırmak konusundaki alt hedefler ;

- Konut alanlarına yönelik
- Kentin merkez alanına, çalışma alanlarına yönelik olarak,
- Rekreasyon alanları, yeşil alanlara yönelik olarak,
- Eğitim, sağlık, idari kurumlar ve diğer donatılara yönelik olarak
- Ulaşımaya yönelik olarak tanımlanabilir.

7.1. KONUT ALANLARI

Konut alanları ile kenti oluşturan diğer unsurlar arasında bağlantı kurularak engelli bireyin kolayca konutuna ulaşabileceği tasarım yapılmalıdır. Konut alanlarında günlük gereksinimlerin karşılandığı ticaret alanları bulunmalı, bu alan içerisindeki kaldırım, rampa, otopark vb. ulaşım elemanları standartlara uygun olarak planlanmalıdır.



Kentsel mekanların biçimlenmesinde, engelli insanların gereksinimlerine yönelik olarak “boyut” ve “nitelik” ile ilgili duyarlı davranılması gereken bazı ayrıntılar bulunmaktadır. Boyutlar ve nitelikler yardımcı araçların (koltuk değneği, tekerlekli sandalye) kolayca, fazla enerji gerektirmeden, çarpmadan ve tehlike yaratmadan hareketini, engelli insanların rahatlık ve güvenliğini sağlamaya yöneliktir.

Rahatlık ve güvenlik için yaya yolları, rampalar, merdivenler, kent mobilyaları, bitkilendirme, otopark düzenlemeleri, bina girişleri engelli ve engelli olmayanların kullanımına uygun olarak düzenlenmelidir.

Tüm toplu konut projelendirmesi ve üretiminde, özürlü bireyler için tasarlanmış ortamlarda diğer insanların da rahat edebildiği gerçeğinden yola çıkan ve belli standartlara uyulan “uyarlanabilir konut” yaklaşımı ele alınabilir.

Uyarlanabilir konut, normal konutun özelliklerine sahip, ancak gerek duyulduğunda hızlı ve ekonomik bir biçimde uygun değişimler yapılabilen konuttur. Özürliülerin kullanımına uygun kapı ve koridor genişlikleri tuvalet, banyo ölçüleri, elektrik tesisatı, mutfak donatıları gibi temel ilkeleri tüm konutlarda sağlamak ana amaçtır.

Bu özelliklere göre yapılacak konutlar, yapım maliyetini artırmayacağı gibi, özürli olmayanların yaşamını da kolaylaştırıcı çözümler sunacaktır. Böylece sadece özürliüler için değil, hayatının belli bir döneminde özürliülük durumu ile karşılaşacak ya da yaşlandığında hareket kabiliyeti azalacak kişiler için de esnek çözümler sunulmuş olacaktır.

Konutlarda uygulanması gereken temel kurallar aşağıdaki gibidir:

- Yeni yapılacak tüm konutlar, özürliülerin girişine ve katlara ulaşımına uygun asansör, merdiven, rampalar belirlenen ölçü ve nitelikte yapılmalıdır.
- Yarım kat merdiven engelinin ortadan kaldırılması ve kot farkının giderilerek asansöre ulaşılması sağlanmalıdır.
- Banyo ve tuvaletler özürliü ve yaşlıların erişimi ve kullanımına uygun yapılmalıdır.
- Konutlarda ev kazalarının en aza indirilmesi için gerekli düzenlemeler ve basit donanımlar sağlanmalıdır. Evin birçok noktasına tutunma kolları konulabilir. Dolaplar uygun yükseklikte düzenlenmelidir. Keskin köşeler ve kaygan zeminler ortadan kaldırılmalıdır.
- Yeni yapılacak binalara inşaat ruhsatı verilirken, projelerde özürliülerle ilgili düzenlemelerin yapılıp yapılmadığı kontrol edilmeli, bu düzenlemeler yoksa ruhsat verilmemelidir.
- Tamamlanmış yapılara yapı kullanma izni verilirken, bina girişlerinde, asansörlerde ve diğer ortak alanlarda özürliülerle ilgili standartlara uygun düzenlemeler yapılmamışsa yapı kullanma izin belgesi verilmemelidir.
- Mevcut konutların girişleri özürliülerin erişimine uygun hale getirilmelidir.
- Konutların girişleri ve iç tasarımında, çalışma alanları engellilerin de kullanabileceği biçimde düzenlenmelidir.
- Binalarda erişilebilirliği gerekli kılacak ve bu konudaki girişimleri teşvik edecek ve yönlendirecek standartlar ve olanaklara yasal düzenlemelerde yer verilmelidir. Özellikle kamu yapılarının tümü engellilerin için erişilebilir olmalıdır.
- Konut konusunda hedef uzun dönemde gelir düzeyinin yükseltilmesi için, istihdam ve eğitimle bütünleşmiş hedefler konulurken, kısa dönemde kentteki konutların bir bölümünün engelli insanlar için de erişilebilir olmasıdır. Bu konutlar aynı zamanda düşük ve orta gelir grubuna da yönelik olarak düşünölmelidir. Bu konudaki teşvikler konut politikalarında yer almalıdır.
- Engelli insanlar için uygun konutlar öncelikle ticaret/konut karışık alanlarda, mevcut konut alanları içinde veya bitişiğinde ve yeni konut alanlarında, o nüfusa hizmet edecek yeterli düzeyde olanakların bulunduğu ve kolaylıkların sağlanmış olduğu alanlarda konumlanmalıdır.

Bina Girişleri ile İlgili Düzenlemeler

- Binanın ana girişi erişilebilir olmalıdır. Yaya yollarının bina girişiyle karşılaştığı yerlerde, kaymayan malzemedan, sert yüzeyli, düz bir platform yapılmalıdır.
- Bina girişleri, hava koşullarından korunmalıdır.
- Döner kapılardan kaçınılmalıdır. Varsa yanında mutlaka özürülülerin de geçebileceği nitelik ve boyutlarda normal kanatlı bir kapı da bulunmalıdır.
- Ön kapıda tercihen eşik olmamalı, eşik varsa tekerlekli sandalyenin geçebileceği yükseklikte ve iki tarafa eğimli olmalıdır.
- Kapılarda kavranması kolay kapı kolu kullanılmalıdır.
- Minimum kapı genişliği için verilen öneriler, yönergeden yönergeye farklılık göstermektedir. Ancak en güvenli kapı genişliği en az 1200 mm olmalıdır.
- Çift kapılarda, kapılardan her biri en az 800 mm (belki daha da fazla; 830– 900 mm) genişlikte olmalıdır.
- Cam kapılar 150 mm genişlikte, alt kenarı yerden 1400 – 1600 mm yükseklikte parlak renkli şeritle işaretlenmelidir. Tekerlekli sandalyelerden zarar görmemesi için 400 mm'nin altında cam kullanılmamalıdır.
- Rampanın bulunduğu yerlerde, mutlaka merdiven de bulunmalıdır. Eklem iltihabı ve sırt ağrısı olan bazı insanlar, rampa çıkmak yerine merdiven çıkmayı daha kolay bulmaktadır.

7.2. KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI

- Merkez alan açısından hedef; yaya yolları ağının erişilebilirliğini yaşlı, güçsüz ve engelliler için artırmak biçiminde konulabilir.
- Merkez alanda, yeni gelişmelerde, uygun olan yerlerde, yaya yolu sisteminin, zemin düzeyinde ve ancak gerekli erişilebilirlik koşulları sağlanarak zemin altı ve zemin üstü düzeyinde genişletilmesi düşünülebilir.

Kamusal binalar

Erişilebilirlik kapsamında, resmi yapılar yanında, kamunun kullanımına açık tüm binalar kamusal binalar diye ele alınmaktadır. Özürülü bireylerin toplumsal yaşama katılımında bu binalara erişilebilirliklerinin sağlanması büyük önem taşımaktadır.

- Resmi ve umumi binalarda bir kattan fazla olan yapılarda erişilebilirlik için özürülülerin kullanımına uygun standartlarda asansörün zorunlu tutulması aynı zamanda bu asansörün acil durum asansörü niteliğinde olması sağlanmalıdır.
- Eğitim kuruluşlarında özürülü veya engelsiz tüm çocukların bir arada eğitim alabileceği bina tasarımlarının gerçekleştirilmesi önem taşımaktadır. Bu kapsamda, engel türleri ve gereksinmelere göre bir arada eğitim alabilecek grupların belirlenmesi ve düzenlemelerin bu anlayışla yapılması sosyal etkileşim açısından önem taşımaktadır. Eğitim yapılarının projelerinin bu açıdan yeniden gözden geçirilmesi zorunludur.
- Özürülü çocukların, toplumla daha fazla bütünleşmesini sağlayabilmek için özürülü çocukların sağlıklı çocuklarla birlikte yararlanabileceği kreşlerin yasalar çerçevesinde kurulması ve kurucu kuruluşlara destek olunması yararlı olacaktır. Kreşlerin yeşil alanlar yakınında kurulması ve kreşlerle birlikte spor faaliyetlerinin içeren tesislerin oluşturulması özürülü çocuklara oldukça önemli fırsatlar yaratabilecektir.

- Resmi binalar yanında kamusal kullanıma açık tüm binalarda, engel türüne göre kullandığı diğer yardımcı araç ve gereçler ile kullanabilecekleri, sahanlıklı ve korkuluklu rampa, asansör, tuvalet gibi olanakların sağlanması gereklidir.
- Özürliülerin erişimi açısından sağlık kuruluşları kuşkusuz öncelik taşımaktadır. Bu yapılarda hastaların kullanacağı iç ve dış mekanların tümünde, özürliülerin erişebilirliğini sağlayacak önlemler alınmalıdır.
- Belediyeler dahil bütün kamu kuruluşlarınca, kendi binalarının girişleri, asansörleri, koridorları ve tuvaletlerinin standartlara uygun şekilde yapılması gerekmektedir.
- Günlük yaşam sürerken insanlar bir çok bina, tesis, alan ve mekan kullanırlar. Özürliülerin günümüzün önemli sosyal ve kültürel etkinliklerinden birisi olan turizm hareketinin dışında kalması beklenemez. Bu hem ülkelerin turizm gelirlerinin artması, turizm potansiyellerinin gelişmesi hem de özürliülerin bu önemli etkinliğin dışında kalmaması açısından çok büyük önem taşımaktadır. Özürliülerin toplum yaşantısına özürliü olmayanlar ile eşit fırsatlarla katılabilmelerinin sağlanmasında mekansal düzenlemeler önemli yer tutmaktadır.
- Turizm tesislerinde yatak odaları ve suitlerin önemli bir bölümü özürliülere uygun olarak tasarlanmalıdır. Bu binaların iç düzenlemesinde uzman kişilerin katkıları sağlanmalıdır. Turizm tesislerinde özürliüler için ayrılan ve düzenlenen odaların, diğer otel odaları ile eşdeğer yönde ve manzarada, aydınlatma ve eşit ulaşım kriterlerine uygun tasarlanması sağlanmalıdır.

7.3. REKREASYON ALANLARI

Rekreasyon alanları ve parklara, çocuk, yaşlı ve engellilerin kolay fiziksel erişiminin sağlanması hedeftir. Kolaylıkla algılanabilmesi için parklar, yollara, yaya yollarına ve bisiklet yollarına yakın konumlanmalıdır. Tasarımda binaların ve açık alanların mekansal bütünleşmesi sağlanmalıdır. Dış mekan kullanımında rahatlık ve güvenlik, diğer insanlarla bir arada olabilme kolaylığı gibi noktalar önem taşır.

Yol, yaya yolu, meydan, yeşil alan, spor alanı gibi kentsel açık mekanların engelsiz tasarlanması veya mevcutların engelsiz duruma getirilmesi için önlemler alınması esastır. Bunun için rekreasyon alanlarındaki aşağıdaki hususların uygulanması gerekmektedir:

- Halen kullanılan meydan, park, yaya yolu, kaldırım, geçitler, rampalar, merdivenler, duraklar, istasyonlar, otoparklar, telefon kabinleri, sinyalizasyon ve işaretlemeler gibi bütün kentsel altyapı özürliülerin erişimine uygun hale getirilmelidir.
- Kaldırımın başladığı ve bittiği yerlerde tekerlekli sandalyenin rahatlıkla inip çıkabileceği rampaların olması, kaldırımların üzerinde bulunan direkler, çöp kutuları, trafik panoları, çiçeklikler, zincirler, demir kazıklar, sarkan ağaç dallarının kaldırılması ve taşıtların park etmesinin önlenmesi, ticari işyerlerinin önlerine tezgah açılmasının kısıtlanması ve yaya geçitlerindeki trafik ışıklarının sesli hale getirilmesi gibi tedbirlerle, görme özürliü ve ortopedik özürliü vatandaşların şehir içinde erişebilirliği sağlanmalıdır.
- Görme özürliülerin güvenli erişimini sağlamak üzere kaldırımda, hissedilebilir yönlendiriciler, kontrast ve fosforlu renk düzenlemeleri yapılmalıdır.
- Zihinsel özürliülerin ulaşılabilirliğinin sağlanmasında basit işaretlemeler ve yönlendirici-bilgilendirici donanımlar gereklidir. Özellikle ulaşım sistemlerini kullanırken, tek başına bir yerden bir yere gitmek istediklerinde, kentsel hizmetlerin düzenli olması (örneğin; otobüs saatlerinin, durak yerlerinin sürekliliği ve aynı olması) gerekmektedir. Ayrıca yazılı bilgilendirmenin büyük puntolar ile ve yalın olması da zihinsel özürliülerin buldukları yeri algılaması ve gidecekleri yeri planlamasında kolaylık sağlayacaktır.

Rekreasyon alanları düzenlenirken dikkat edilmesi gereken konu başlıkları şöyledir:

- Bitkilendirme
- İşaret ve Levhalar
- Posta Kutuları
- Aydınlatma Elemanları
- Çöp Kutuları
- Çeşmeler
- Oturma Birimleri
- Tuvaletler

Bitkilendirme

Görme engelli kişiler dikkatli yapılmış bitkilendirmeden mükemmel bir şekilde yararlanabilmektedirler. Güçlü zıtlıklar ve göze çarpan silüetler içeren bitkisel tasarımlar az gören kişiler için yön bulmada görsel ipuçları olabilmektedirler.

Yağışlar nedeniyle kırılıp yürüme yoluna düşen dallar, yere dökülen yaprakları kaygan yüzeyler ve kirlilik oluşturabilecek türler, dikenler, zehirli ve kaygan meyveler üreten türler yürüme yollarında tehlike arz edebilirler ve bundan dolayı dikkatli kullanılmaları gerekmektedir.

- Dikenli bitkiler ile kaygan bir yüzey oluşturabilecek tohum ve meyve dökücü ağaç ve bitkiler, potansiyel tehlikeli bitkiler olduğundan yaya yollarından uzak tutulmalıdır.
- Yaya yollarına uzayan dallar, özellikle görme özürülüler için tehlikeli bir engel oluşturmaktadır. Bitkilerin dallarının yaya yollarını engellememesi sağlanmalıdır. Ya geçişi engellemeyecek biçimde yaya yollarından yeterli uzaklığa dikilmeli, ya da yeterli ve düzenli bakım ve budama yapılmalıdır.
- Bitkilendirmede değişik renk, biçim ve kokuda çeşitlilik yaratacak çalı, ağaççık ve çiçeklerin seçimi de önem taşımaktadır.

İşaret ve Levhalar

İşaret ve levhalar basit ve açık semboller içermeli, zemini ile zıt renkte olmalıdır. Uluslararası standartlarda; emniyet ve güvenlik için yeşil/beyaz, uyarı ve tehlike riski için sarı/siyah, yasaklama, durma, tehlike ve acil durumları bildirmek için kırmızı/beyaz, bilgilendirme için mavi/beyaz renkler belirlenmiştir.

- Görme engellilere yönelik dokunsal okuma için kabartmalı levhalar ve az gören kişiler için de iri puntolu yazı karakteriyle yazılmış levhalar kullanılmalıdır.
- Trafik, bilgilendirme ve yönlendirme işaretlerinin basit ve görülebilir olması, yüksekliği, konumu, kolayca okunması, renk, ölçü ve grafik düzeni önem taşımaktadır.
- İşaretler ışıklandırılmalı, kabartmalı yazılmalı ve dokunulabilir yükseklikte olmalıdır.
- İşaretlerde uluslararası semboller kullanılmalıdır.

Posta Kutuları

Posta kutuları, özellikle tekerlekli sandalye kullanıcılarının erişebilmeleri amacıyla yerden 90-120cm yükseklikte monte edilmelidir. Ayrıca yaya trafiğini aksatmayacak biçimde konumlandırılmaları özellikle görme engelli kişiler için tehlike oluşturmamaları için önemlidir.

Aydınlatma Elemanları

Aydınlatma özellikle rampa ve merdiven girişleri gibi potansiyel tehlike taşıyan alanlarda engelli kişiler için güvenlik açısından çok önemlidir. Aydınlatma engellilerin ihtiyaçları göz önünde bulundurularak sabit elemanlar kullanılarak planlanmalıdır. Az gören kişiler için ışık şiddetinin artırılması mekânları algılamaları açısından faydalıdır.

Birçok aydınlatma standardı yetişkin bir insanın ayaktayken göz hizasının yüksekliği ön görülerek belirlenmiştir. Tekerlekli sandalye kullanıcılarının göz hizası yüksekliği yaklaşık 1.19m`dir.

Kentsel dış mekanlar erişim ve kişisel güvenliği sağlayacak yeterli biçimde aydınlatılmalıdır. Burada, parlamayı önleyecek mat malzeme seçimi tehlikeli alanlarda ışıklandırma düzeyinin artırılması gerekmektedir.

Çöp Kutuları

Çöp kutuları yayaların hareketlerini kısıtlamayacak şekilde yaya kaldırımı kenarında bordür taşına en az 40 cm uzaklıkta yer almalıdır. Yüksekliği en az 90 cm, en çok 120cm olacak şekilde yerleştirilmelidir.

Yanlış yerleştirilmiş çöp kutuları engelli yayalar için tehlike unsuru olabilirler. Bunu önlemek açısından diğer donatı elemanlarının olduğu gibi çöp kutularının da zıt renkler kullanılarak belirgin ve kolay algılanabilir hale getirilmesi gerekir.

Bu bağlamda çöp kutularının aydınlatma direklerine uygun yükseklikler göz önünde bulundurularak monte edilmesi önerilebilir.

Çeşmeler

Tekerlekli sandalye kullanıcılarının da bu donatılardan faydalanacakları düşünülerek, çeşmenin etrafında tekerlekli sandalye ile herhangi bir engelle karşılaşmadan rahat hareket edebilecekleri kadar boşluk bırakılmalı, çeşme yüksekliği engelli kişilerin oturarak veya eğilerek erişebilecekleri şekilde ayarlanmalıdır.

Buna göre çeşmeler için ulaşılabilirlik kriterlerine göre belirlenmiş tasarım detayları şunlardır;

- Çeşmelerin ağızları yaklaşık 0.90 m yüksekliğe yerleştirilmelidir.
- Çeşmelerin farklı yükseklikte iki ağza sahip olmaları daha uygundur.
- Tekerlekli sandalye kullanıcıları için 0.85 m, diğer engellilerin eğilerek kullanabilmeleri için 0.95m yükseklikte olmalıdır.

Oturma Birimleri

Dış mekân oturma birimleri detaylandırılırken, bu kullanımların engelli kişilerin kullanımına uygun olup olmadığı genellikle göz ardı edilir. Örneğin, yaşlı insanlar oturur pozisyona geçerken ya da kalkarken kol desteğine ihtiyaç duyarlar.

Oturur pozisyondan daha kolay kalkabilmek için topuk boşluğu da oturma birimlerine eklenmesi gereken önemli bir detaydır. Tekerlekli sandalye kullanıcıları genellikle durup dinlenebilecekleri ve eğer varsa ellerindeki paketleri koyabilecekleri yerler bulunmasını istemektedirler.

- Sabit oturma elemanları, bir boru ile desteklenmiş kavisli bir tasarım stili geliştirilerek hareketli hale dönüştürülebilirler. Bu tasarım stili kullanılarak hem tekerlekli sandalye kullanıcıları için boşalanlar elde edilmiş, hem de diğer kullanıcıların rüzgâr ve güneş durumuna göre oturaklarını ayarlayabilme imkânı sağlanmış olmaktadır.
- Kentsel dış mekanlarda yaya yollarına ve sert zeminli alanlara bitişik, yol boyunca oturma yerleri düzenlenmelidir. Oturma yerlerinin yanında, tekerlekli sandalyede oturan bir kimsenin yaşayabilmesine olanak sağlayacak biçimde boşluklar bırakılmalıdır. Oturma alanlarının çevresi bitkilendirilmelidir.
- Piknik ve oyun alanlarında masa ve oturma yerlerinde tekerlekli sandalye kullananların da yararlanabilmesi için diz ölçüsüne göre masa yükseklikleri belirlenmelidir.

Tuvaletler

Dış mekan ortak kullanım alanlarında kadın ve erkek için ayrı ayrı en az 2 adet engelliler için özel olarak düzenlenmiş tuvalet bulunmalıdır. Tuvalet kapısı üzerine engelli işareti konularak tuvaletin mevcudiyeti belirtilmelidir.

Tuvalet kapısı dışarıya doğru açılmalı ve kapı kilidi dışarıdan açılabilecek nitelikte olmalıdır. Tuvaletin iç genişliğinin tekerlekli sandalye ölçüleri göz önüne alınarak dönüş mesafesi için yeterli olacak şekilde ayarlanması gerekir.

Kapı yanında bir butonla tuvaletin girilmez veya boş olduğu ışıklı, sesli ve yazılı uyarılarla belirtilmeli, bu bilgilendirme işareti veya ses sinyali kapı üzerinde görülebilir bir yerde olmalıdır.

Tuvaletler tekerlekli sandalye kullanıcıları dikkate alınarak hazırlanmalıdır. Özürlü tuvaletlerinin tasarım standartlarını belirleyen ulusal yapı düzenlemeleri bulunmaktadır, ancak bazı genel gerekliliklerin her yerde karşılanması gerekir:

- Geniş ve kolay açılabilen bir kapı (asgari genişlik 925 mm),
- Tekerlekli sandalye kullanıcılarının kabin içinde rahat hareket etmesine olanak tanıyacak yeterli alan,
- Tekerlekli sandalye kullanıcılarının, tekerlekli sandalyenin önünden veya yanından tuvalete geçişine imkân tanıyacak yeterli alan,
- Tuvaletten ulaşılabilecek yerde el yıkama ve kurutma bölümleri,
- Tekerlekli sandalye kullanıcısının klozete veya tekerlekli sandalyesine geçişine yardım edebilecek bir asistan için yeterli boşalan.

- Tuvalet kabininin ebadı, klozetin merkez veya köşeli oluşuna bağlıdır. Merkezî klozetli tuvaletler kullanıcının klozete önden, sağdan veya soldan geçişine olanak tanır ve 2800 mm genişlikte ve 2200 mm uzunlukta olması gerekir.
- Köşe klozetleri yalnızca sağdan veya soldan geçişe uygundur ve dolayısıyla 1500 mm genişlik ve 2200 mm uzunluk gibi daha az bir alan gerektirir. Klozet yüksekliği 480 mm olmalıdır ve klozete geçiş yerlerinde sıkıca monte edilmiş tutamaklar bulunmalıdır.
- Lavabo yerden 720 – 740 mm (azami 800 mm), el kurutma makineleri ve sabunluklar ise yaklaşık 850 mm yükseklikte olmalıdır.
- Bütün tuvaletlerde kolaylıkla ulaşılabilen ve kullanılabilen bir yardım çağrı veya acil durum butonu bulunmalıdır.
- Genel bir kural olarak özürli tuvaletleri, diğer tuvaletler kadar yaygın olmalıdır.

7.4. DONATILAR

Donatılar açısından, engellilerin de erişilebilirliğinin sağlandığı binalar ve projeler teşvik edilmelidir. Eğitim, sağlık, dini, kültürel ve spor tesisleri donatılar içinde yer almaktadır. Herkes gibi engellilerin de bu alanlara ulaşma ve yaralanma hakkı bulunmaktadır.

- Eğitim, sağlık, hukuk hizmetlerinden yararlanabilmeleri için bina girişleri, katlar arası ulaşım, koridor, kapılar gibi iç düzenlemeler de engelli ve yaşlıların kullanımına uygun olmalıdır.
- Tiyatro, konser, sergi, sinema ve alışveriş merkezleri gibi genel kullanıma açık binalar, engellilerin ulaşımına uygun hale getirilmelidir.

7.5. ULAŞIM

Kentsel fonksiyonlara erişimi sağlayan en önemli unsur olan ulaşım ile ilgili detaylı olarak çalışılmalıdır. Ulaşılamayan faaliyetlerin olması engelli yada engelsiz bireylere fayda sağlamayacaktır. Engellilerin toplumsal katılımını geliştirmek için önce ulaşımı düzenlememiz gerekmektedir.

Ulaşımında yol-trafik-otopark ve yaya sirkülasyon sisteminin bütünlük içinde, etkin biçimde hizmet etmesi sağlanmalıdır. Erişilebilirlik, otobüsten durağa, yaya yoluna, otoparka, konuta kadar uzanmalıdır. Bu konuda toplu taşıma servislerinin engelli insanlara da ulaşım olanağı sağlamak üzere genişletilmesi öncelikler arasında yer almalıdır.

Ulaşabilirlik yapısal çevrenin temel bir özelliği olup, özürülülerin günlük yaşamlarının sürdürebilmelerinde, öncelikle evlerinden çıkabilmeleri ve başkalarına muhtaç bütün ticari ve idari kamu binalarındaki işlerine gidip gelebilmeleri, sosyal-kültürel, spor, sağlık, dini faaliyetler gibi aktivitelere ulaşabilirliğin sağlanması için gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.

Ulaşım ile ilgili temel düzenlemeleri şöyle sıralamak mümkündür:

- Özürülülerin hareketini, kolaylaştırmak için yollar engellerden arındırılmalıdır. Dik, yüksek, keskin, kavisli veya köşeli olan yollar, özürülülerin hareketini kısıtlayıcı olduğundan, yaya kaldırım yüzeyi aynı yükseklikte, düz ve rahat kavisli olarak yapılmalıdır.
- Mevcut bir yol üstüne, özürülülerin ve yayaların yararlanacağı bir tesis yapılacağı zaman ne tür bir tesisin yapılacağı belirlenmesi, ölçümlendirilmesi gereklidir.

(Örnek: Toplu taşıma durakları, oto parklar, yaya yolu kaldırımı düzenlenmesi, dinlenme yerleri, ağaçlandırma vb.)

- Kapalı ve açık tüm alanlarda ulaşılabilirliği güçleştiren nedenler olarak tanımlanan fiziksel engellerin kaldırılarak, fiziksel çevre engelleri için yaşanabilir ve ulaşılabilir tasarlanmalıdır.
- Eğitimli köpek kullanan görme engellilerin günlük zorunluluklarını giderebilme için gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.
- Engelliler için ulaşılabilirlik kolaylıklarının sağlanmasında diğer sağlıklı yayaları da kapsayacak ortak hizmet olanakları düşünülmelidir. Ayrıca insanlar fiziki bakımdan birbirinden farklı olduğundan, farklı kategorideki insanlar için ayrı tesisler yapmak yerine, herkes tarafından kullanılabilir ortak şartlardaki tasarımlar yapılmalıdır.
- Eski yapılaşmanın ulaşılabilir hale getirilmeye çalışılmasının yanı sıra, özellikle yeni uygulamalarda ulaşılabilirlik kriterlerine uyumun sağlanması gerekmektedir.

Bu bölümde ulaşım konusu aşağıdaki başlıklar doğrultusunda detaylı olarak anlatılacaktır.

- Toplu Taşımacılık
- Trafik Düzenlemeleri ve Güvenliği
- Otobüs Durakları
- Kaldırımlar ve Yaya Yolları
- Rampalar, Korkuluklar ve Merdivenler
- Otoparklar
- Taşıttan Binaya Erişim
- Kavşaklar ve Yaya Geçitleri
- Yaya Bölgeleri
- Yol Çalışmaları: Çukurlar ve Bunların Önlenmesi
- Zemin Kaplamaları

Toplu Taşımacılık

Bugüne dek ülkemiz de çeşitli belediyeler tarafından engellilerin ulaşımına yönelik olarak mevcut otobüslerin uyarlanması veya engellilere uygun tasarlanmış yeni otobüslerin alınarak sefere konulması seçenekleri denenmiştir. Ancak gerek duraklara erişimde yaşanan sorunlar, verilen servislerin yeterince duyurulmaması, engellilerin farklı coğrafi bölgelerinde ikamet etmesi gibi nedenlerle kullanım sıklığı istenilen düzeyde olamamıştır. Bu durum karşısında belediyeler ya bu seferleri kaldırmak ya da azaltmak yolunu seçmişlerdir.

Engellilerin ulaşımı normal insanlarla aynı toplu taşıma aracı kullanma esasına dayanmalıdır. Ancak yalnız otobüs değil, gerektiğinde engellilere yönelik tasarlanmış daha küçük ulaşım araçları seçilerek, düzenli ya da talebe bağlı seferler konulması düşünülebilir.

Yerel yönetimlerin denetimindeki tüm toplu taşıma araçları ve şehir içi servis araçları engellilere yardımcı araç ve gereçleriyle rahatlıkla erişebilecekleri biçimde donatılması ve araç ile durak ve kaldırımı yüzeyleri arasındaki farklılıklarının giderilmesi gerekmektedir.

Yerel yönetimler, ayrıca özel durumdaki engellilerin taşınması için özel donanımlı araçlar hazırlamalı ve bunları hizmete sunmalıdır.

Toplu taşıma araçlarından engelliler ücretsiz yararlanabilmelidir. Duraklar, istasyonlar, iskelelerde binme ve iniş için gerekli donanım bulunmalıdır. Şehir içi ulaşım engellilere

uygun hale getirilmelidir. Engelliler için sesli uyarıcılarla desteklenerek, alt ve üst geçitler uygun hale getirilmelidir.

Trafik Düzenlemeleri ve Güvenliği

Trafik güvenliği yaya ve taşıt trafiği açısından birlikte düşünülmelidir. Kent merkezlerinde öncelik yayaya verilmelidir. Yayanın, yaya yolunda, geçidinde ve kaldırımdaki tüm hareketleri trafik güvenliği kapsamında ele alınmalıdır. Yaya ve taşıt trafiğinin kesiştiği noktalarda, yayanın yolu hemzemin olarak geçmesi sağlanmalıdır.

- Yayalar açısından kent içinde trafik güvenli alanlar oluşturulmalıdır. Yaya alanları artırılmalı ve genişletilmelidir. Taşıt hızının yavaşlatıldığı trafik durultma alanları oluşturulmalıdır. Kavşak noktalarında güvenli ve konforlu geçişi sağlayacak sinyalizasyon ve şerit düzenlemeleri yapılmalıdır.
- Işıklı yaya geçitlerinde özürsü, yaşlı ve çocuk hızı düşünülerek geçiş süresi belirlenmelidir. Düzenli kent içi kaza istatistikleri toplanmalı, bu doğrultuda tehlikeli kavşaklar güvenli hale getirilerek trafik kazaları nedeniyle oluşabilecek özürsü durumlarını önleyici tedbirler alınmalıdır.
- Kent içindeki demiryoluyla karayolunun hemzemin olarak kesişmeleri, trafik yoğunluğuna göre katlı çözümlere kavuşturulmalı veya otomasyon sistemiyle donatılmalıdır.
- Görme özürsü için üretilen, konum ve trafik işaretlerine ilişkin bilgi veren sesli kumanda cihazı ve benzeri yardımcı araçların kullanımı yaygınlaştırılmalı, görme özürsülerin bu tür sesli yada titreşimli uyarı aletleri sosyal güvenlik kapsamına dahil edilmelidir.
- Özürsülerin kullandığı motorlu taşıtlara uygun park yeri düzenlemeleri kent genelinde yaygınlaştırılmalıdır.
- Araçların kaldırıma çıkmasını önlemek üzere yapılan mantar türü taşıt engelleyicileri, görme ve ortopedik özürsüler açısından ciddi tehlikeler yaratmaktadır. Bu tür cadde mobilyaları kaldırılmalıdır.
- Sinyalizasyon standartlarının ve özürsülere yönelik uyarı işaretlerinin tüm belediyelerce kullanımı sağlanmalıdır.
- Aydınlatmanın artırılması ile özürsülerin mekanları daha güvenli kullanımı sağlanabilecektir.

Otobüs Durakları

Engelli bireyler için mekânları ulaşılabilir bir şekilde tasarlarken, bu kişilerin mekânlara ulaşmalarının mutlaka düşünülmesi gerekir. Toplumun tüm fertleri gibi engellilerin de toplu taşıma araçlarını kullanabilmeleri yaşantılarını kolaylaştıracaktır. Engelli kişilerin araçlardan inip binecekleri yerlerde;

- Duraklar yardıma ihtiyaç duymadan, kolay ve engelsiz ulaşılabilir olmalıdır.
- Durakların yerleri kolay anlaşılabilir ve belli uzaklıklardan görülebilir olmalıdır.
- Engellilerin otobüse rahat inip binmeleri için, durak kısmı taşıt yolundan 20cm rampa ile yükseltilmeli ve 30cm'lik döşemeyle otobüse kolayca giriş sağlanmalıdır.
- Otobüs duraklarında engelliler için oturma bankı ve bankın uygun yerlerinde tutunma barları, tekerlekli sandalye için ayrılmış alan olmalıdır.
- Otobüs duraklarında, toplu taşıma vasıtaları dışındaki vasıtaların durma ve park etmeleri yasaklanmalı, bu yasak düşey ve kaplama üstü işaretlerle belirtilmelidir.

- Durakta bekleyen insanları kötü hava şartlarından koruyan siperlikler yararlıdır, ancak bu siperlikler yaklaşmakta olan otobüsün veya tramvayın görülmesini engellememelidir.
- Duraklar aydınlatılmalı veya bu mümkün değilse, iyi aydınlatılmış noktalara konulmalıdır.
- Modern duraklar genellikle şeffaf malzemelerle kurulmakta, bu sayede durağın daha aydınlık olması sağlanmaktadır. Ancak bu durum görme özürllüer için tehlike arz etmektedir. Bu tür duraklarda saydam yüzeyin yerden 1500 mm yukarisına 140 – 160 mm kalınlıkta parlak renkli bir şerit yapıştirılmalıdır.
- Durakta oturaklar bulunmalı, bunlardan bazıları 450 mm yükseklikte alışılmış banklardan, bazıları ise 700 – 800 mm yükseklikte, yüksek tip oturaklardan olmalıdır.
- Tarife 1000 mm – 1700 mm arasında bir yüksekliğe asılmalı ve mümkünse aydınlatılmalıdır.
- Zihinsel özürllüer dikkate alınarak tarifede semboller ve resimli anlatımlar kullanılmalıdır.
- Bayrakla işaretlenmiş duraklarda bir barınak bulunsun ya da bulunmasın, tarife mutlaka uygun bir yere asılmalıdır. Bayrağın üzerinde de zıt renklerde, o duraktan geçen otobüs veya tramvayların güzergâh numaraları yazılı olmalıdır. Rakamlar 50 mm büyüklükte, bayrak ölçüleri ise 450x450 mm olmalıdır. Bayrağın alt kısmı yerden 2500 mm'den aşağıda ve bunun çok yukarisında olmamalıdır.
- Durağı kullanan taşıtlar tam ulaşılabilir ise, tarife üzerinde uluslararası tekerlekli sandalye amblemi kullanılabilir.

Kaldırımlar ve Yaya Yolları

Kaldırımların temel amacı, üzerinde yürüyen veya tekerlekli sandalye kullanan herkese güvenli ve rahat erişim sağlamaktır. Bu amaca ulaşmak için mümkün olduğu hâllerde aşağıdaki kurallara uyulmalıdır;

- Yaya yolları ile bağlanan ve bütünleşen aktiviteler açısından rahatlık, erişilebilirlik ve çeşitlilik konusu hedefler arasındadır.
- Özürllü yayaların yürüyüşlerini serbestçe gerçekleştirebilmeleri için, yeterli yürüyüş alanları sağlanmalı, yoldaki düzenlemeler onlara istedikleri yer gitmeleri için engel olmamalıdır.
- Uzun yürüme yolları, rahat ve kullanışlı olmayan geçitler, uzun bekleme süreleri, özürllülerin ulaşabilirliklerini zorlaştıran/caydıran bir unsur olduğundan, çevre, herkesin işlevlerini mümkün olduğunca en özgür ve eşit şekilde yapmasını sağlayacak biçimde düzenlenmelidir.
- Özürllülerin etrafta serbestçe ve engellenmeden dolaşabilmeleri için yaya yolunda;
 - Yeterli genişlik
 - Yeterli hareket alanı
 - Baş hizası altında serbest alan
 - Düz satıh ve kaygan olmayan yüzey
 - Yönlendirme, uyarma araçları sağlanmalıdır.
- Görme özürllüer için de ses veya dokunma yolu ve iri puntolu sembol ve harfler ile hareket etme olanağı sağlanmalıdır.
- Yaya yolu/kaldırım genişlikleri, yardımcı araç ve tekerlekli sandalye kullananların geçebileceği genişlikte olmalıdır.

- Tekerlekli sandalye kullananlar için yaya yollarındaki en büyük engel, kot farklılıkları veya basamak biçimindeki düzey değişiklikleridir. Bu nedenle kot farklılıklarını, basamak yerine rampa ile aşma tercih edilmelidir.
- Kaldırımlardan inişte düz rampalar tekerlekli sandalyedeki insanların hareketini kolaylaştırır, ancak görme özürlüler için tehlikeli olabileceğinden mutlaka doku değişiklikleri yapılmalıdır.
- Erişim kolaylığı açısından yaya geçitlerinde alt ve üst geçitler yerine eş düzey geçitler tercih edilmelidir.
- Kaldırımların yol köşelerindeki eğimli dönüşlerinde doku değişikliği yapılmalıdır.
- Yaya yolu kavşaklarını, dönüşleri, düzey ve kullanım değişikliklerini belirtmek için bu alanlara yaklaşırken, yüzey kaplama malzemesinde, dokuda değişiklik yapılarak, özellikle görme özürlüler uyarılmalıdır.
- Yaya yollarını ve bunlarla ilgili aktiviteleri konumlandırırken mümkün olduğunca eşyükselti eğrileri izlenmelidir.
- Yol ve rampalar uygun eğimde, sağlam, muntazam dokulu, kaymayan, sert yüzeyli ve parlamayan malzeme ve renk ile yapılmalıdır.
- Hareketi güçleştirici ve daha fazla enerji harcamaya yol açabilen kum, çakıltaşı gibi gevşek malzeme kullanılmamalıdır. Yer döşemelerinde ise derzler tekerlekli sandalye veya baston kullananlar için engel olmayacak aralıkta tutulmalıdır.
- Yaya yollarının genişliği kadar dikey açıklık da önem taşımaktadır. Dikey açıklıkta özellikle görme özürlülerin çarpmayacağı temiz açıklıkların sağlanmasına özen gösterilmelidir.
- Rampalı bir yaya yolunda, tekerlekli sandalyeli kişinin hareketini güçlendirebilecek eğimli kavşaklar bulunmamalıdır. Kavşaklarda ve rampa dönüşlerinde, manevra yapılabilecek düz bir platformdan sonra rampa devam edebilir.
- Yaya yollarında su birikmesini önlemek üzere yeterli ve uygun drenaj sağlanmalıdır. Drenajla ilgili ızgaralarda paralel demirler arası açıklık tekerlekli sandalye ve baston kullanımına engel olmayacak şekilde olmalıdır.
- Tekerlekli araçların tehlikeli bir alana kayabileceği yerlerde tekerlek durdurucular gereklidir. Bunlar arasında drenaj açıklığı sağlanmalıdır.
- Görme özürlüler için mekan tanımlayıcı, sınırlayıcı mimari ve doğal unsurlar gözönüne alınmalıdır.
- Engelsiz bir yaya kaldırımı en az 1,5 metre – en ideal 2 metre –genişlikte olmalıdır.
- Genişlik, otobüs duraklarında minimum 3000 mm ve dükkan önlerinde minimum 3500 mm olmalıdır.
- Sürücü gücü ile hareket eden tekerlekli sandalyeler hesaba katılarak, kaldırım eğimleri mümkünse % 5'ten fazla olmamalıdır ve bu limit yeni gelişmelerde tasarım sınırı olarak kullanılmalıdır. İsveç Yerel Yönetimler Birliği % 2,5 eğimin birçok kişi için sorun teşkil etmediğini, ancak bundan daha yüksek eğimlerde bazı tekerlekli sandalye kullanıcılarının ilerlemede güçlük çektiğini açıklamıştır.
- Eğimin kaçınılmaz olarak daha fazla olduğu yerlerde her 10 metrede bir sahanlık (1,5 – 1,8 metre uzunlukta) oluşturulmalıdır.
- Yağmur suyunun daha hızlı drenajı için gerek duyulan balıksırtları % 1,5 – 2.5 arasında bir eğime sahip olmalıdır. % 2,5'den fazla eğimler tekerlekli sandalye kullanıcılarının düz bir hat boyunca ilerlemesinde sıkıntı yaratacaktır.
- Bir yaya kaldırımının yol kenarında (veya her iki tarafında) yüksekliğin veya dik eğimli bir alanın bulunduğu yerlerde tekerlekli sandalye ve baston kullanıcılarının güvenliğini sağlamak amacıyla bu kenarlara en az 100 mm yükseklikte metal kenar şeritleri çekilmelidir.
- Kaldırım yüzeyi kaymaz nitelikte, kaldırım döşemeleri tekerlekli sandalye tekerlerinin sıkışmasını önlemek için bitişik ve boşluksuz olmalıdır.

- Yüzey kaplamaları ve ızgaralar kaldırım yüzeyine eş düzeyde ve kaymaz özellikte olmalıdır.
- Yaya kaldırımının en az 2100 mm yüksekliğinde (tercihen 2500 mm) sarkan dal veya levha benzeri şeyler bulunmamalıdır.
- Kaldırım üzerinde trafik ışığı direği, sokak lambası vb. gibi engellerin kaçınılmaz olarak bulunması hâlinde, bu engeller üzerinde alt seviyesi yerden 1500 – 1700 mm yükseklikte, 1400 – 1600 mm genişlikte zıt renkli şeritler kullanılmalıdır. Kaldırım üzerindeki ağaçların görme özürülü bireyler tarafından fark edilebilmesi için, ağaç diplerinde çevre ile renk zıtlığına sahip ızgaralar veya çakıllar yerleştirilmelidir.
- Kaldırımlarda yaklaşık 100 metrede bir dinlenme bankları bulundurulmalıdır.

Avrupa'nın bazı kesimlerinde, özellikle de Kuzey bölgelerde ve İskandinavya'da kaldırımlardaki kar ve buzun düzenli aralıklarla temizlenmesi çok büyük önem taşımaktadır. Finlandiya'nın Jyväskylä kentinde kaldırımlara alttan ısıtılmalı bir sistem döşenmiş ve kışın bile güvenli yaya yürüyüşü garanti altına alınmıştır. Bunun mümkün olmadığı yerlerde, kar yağışından mümkünse hemen sonra karın temizlenmesini de içeren bir kış bakım programı uygulanarak bütün yayalara, özellikle de özürülere büyük kolaylık sağlanabilir.

Rampalar, Korkuluklar ve Merdivenler

Rampaların yaya yolları ve merdivenlerle bütünleştirilmesi, özürülülerin herkesle aynı yolu izleyebilmesi açısından önem taşımaktadır.

- Rampaların başlangıç ve bitişlerinde tekerlekli sandalyenin manevra yapabileceği açık ve düz bir alan bırakılmalıdır. Sahanlık biçimindeki bu düz alanlar birbirini izleyen rampalar arasında da sağlanmalıdır.
- Uzun rampalardan kaçınılmalı ve arada sahanlık yapılmalıdır.
- Rampalar kar ve buzdan korunmuş olmalıdır.
- Geniş rampaların her iki yanında da korkuluklar olmalıdır. Korkuluklar sürekli olmalıdır. İki ayrı yükseklikteki korkuluklar yararlıdır. Alçak olanı çocuklar ve tekerlekli sandalyeliler için, yüksek olanı yürüyebilir ancak güçlük çekenler için kullanılabilir.
- Korkuluklar kolayca kavranabilecek şekilde olmalıdır.
- Korkuluklar yere veya duvara emniyetle yük taşıyabilecek biçimde tutturulmuş olmalıdır.
- Korkuluklar, rampa ve merdivenlerin başında ve sonunda uzatılmalıdır.
- Merdivenlerde çift taraflı korkuluklar sağlanmalıdır.

Otoparklar

Avrupa ülkelerinde özürülü araç kullanıcıları için özel park düzenlemelerinin yapılması yaygın bir uygulamadır. Bu düzenlemelere, normalde park etmenin yasak olduğu yol üzeri park yerlerinin mavi kartlı özürülü araç sahipleri tarafından kullanılmasına izin verilmesi de dâhildir.

Özürülüler ayrılmış park alanlarındaki taşıt park alanları 2,4 metrelik normal genişlikte değil, bir tekerlekli sandalye kullanıcısının rahatlıkla aracına binmesine ve aracından inmesine olanak sağlayacak biçimde, 3,6 metre genişlikte, olmalıdır. Birden fazla bölmenin birleşik olduğu yerlerde 2 bölme için fazladan 1,5 metre kadar bir alan ayrılmalıdır.

Cadde kenarındaki kaldırıma paralel park alanlarında, genellikle tekerlekli sandalyenin yerleştirildiği aracın arka kısmına erişimi kolaylaştırmak için 6,6 metre uzunlukta bir alan ayrılmalıdır. Park alanı kaldırıma açılı ise 4,8 metre uzunluk, 2,4 metre genişlik ve 1,5 metre yan boşluk bırakılmalıdır. Cadde üzerindeki ve ana yol dışı açık alanlardaki park alanlarının hepsi yüksek levhalarla işaretlenmelidir. Ayrıca kaldırıma rahatlıkla geçiş için bu yerlerde düşük bordür bulunmalıdır.

Cadde üzerinde olsun ya da olmasın, tekerlekli sandalye sembolü ile işaretlenmiş özürlü park alanlarının diğer araç kullanıcıları tarafından işgal edilmemesi için gerekli yaptırımlara başvurulmalıdır.

Özürlü araç kullanıcılarına ayrılacak park yerlerinin sayısı, parkların türüne ve kapasitesine göre farklılık göstermektedir.

Aşağıdaki örnekler İngiltere Çevre, Ulaştırma ve Bölgeler Bakanlığının ilgili yönergelerinden alınmıştır;

- Yeni açılacak iş binalarının çalışanlar ve ziyaretçiler için ayrılan otoparklarında, toplam kapasitenin % 5'i,
- Mevcut iş binalarındaki otoparkların; en az 1 tane olmak üzere, toplam kapasitenin % 2'si,
- Alışveriş merkezlerine, eğlence ve dinlenme tesislerine ve kamuya açık diğer alanlara ayrılan otoparkların; özürlü çalışanlardan araç sahibi olanların her birine ve buna ek olarak ziyaretçiler için toplam kapasitenin % 6'sı.

Diğer ülkelerin bu konuda farklı önerileri mevcuttur. Örneğin 1994 tarihli bir Fransız düzenlemesinde 50 taşıt park alanı başına bir özürlü alanı ve 500'den fazla araç kapasiteli otoparklar için de en az 10 özürlü alanı ayrılması gerektiği belirtilmiştir.

Özürlülere ayrılacak park alanlarının sayısına karar verirken, gelecekte diğer taşıtlar gibi özürlü taşıtlarının da sayıca artacağı gerçeği göz önünde bulundurulmalıdır.

Park tipi ne olursa olsun, özürlü park alanı mümkün olabildiğince yeniden kullanıma en yakın yerde bulunmalıdır. Bu, özellikle yaya yoğunluğunun çok olduğu şehir merkezlerinde önem taşır. Katedilecek mesafelerin fazla olması nedeniyle özürlü araç kullanıcıları için otopark alanlarının çevresi yerine yaya bölgelerinde düzenleme yapmak daha uygun olacaktır.

Kamuya açık park alanlarında boş yer olup olmadığını duyurmak için değişken mesajlı levhaların kullanımı giderek yaygınlaşmaktadır. Bu tür levhalar, Brüksel'de Woluwe alışveriş merkezinde olduğu gibi, özürlülere ayrılmış boş park alanının olup olmadığını da gösterdikleri takdirde daha faydalı olacaktır.

Otopark alanlarını düzenlerken dikkat edilmesi gereken diğer husular şu şekildedir:

- Binanın ana girişine mümkün olduğu kadar yakın, taşıta binecek ve inecek yeterli mekana olanak veren ve binaya erişimde güvenli bir yolla bütünleşen park yerleri sağlanmalıdır.
- Otoparkların bir bölümü özürlülerin araçlarına ayrılacak şekilde tasarlanmalı ve işaretlenmelidir.
- Özürlüler için ayrılmış park yerleri düz ve iyi aydınlatılmış olmalıdır.

- Park etmiş taşıttan yaya yoluna veya kaldırıma ulaşım için rampalarla ve trafikle kesişme olmaksızın doğrudan erişim sağlanmalıdır.
- Özürlüler için ayrılan otoparklar sert yüzeyli, tekerlekli sandalyeden taşıta kolay geçişe olanak sağlayabilecek ve taşıtların çevresinde kolayca manevra yapabilecek genişlikte düzenlenmelidir.
- Mevcut otoparkların dönüştürülmesinde ise iki tane standart park alanını bir özürlü otoparkına veya üç standart park alanını, iki özürlü parkına dönüştürmek mümkündür.
- Kapalı otoparklarda dikey dolaşım için özürlü asansörü ve gerekli rampalar sağlanmalıdır.

Taşıttan Binaya Erişim

Taşıttan inen engellilerin konuta kolay ve rahat ulaşması sağlanmalıdır. Bunun gerçekleştirmek için aşağıdaki özelliklere önem verilmez:

- Taşıttın durma noktasını mümkün olduğu kadar girişe yakın sağlamak, arabaya binmek ve inmek ve tekerlekli sandalyenin manevrası için yeterli mekana olanak veren, güvenli bir güzergah sağlamak amaçtır.
- Yoldan binanın ana girişine erişim tercih edilmelidir. Birden daha fazla girişe sahip olan binalarda mümkün olduğunca tüm girişlerin özürlülerin kullanımına uygun olması sağlanmalıdır.
- Kaldırım bordürü rampalı olmalıdır. Bu alan, girişe yakın olmalı ve girişten görülebilmelidir.
- Binaya erişim yollarının kar, buz gibi hava koşullarından korunmuş olması yararlıdır.

Kavşaklar ve Yaya Geçitleri

Bu alanlar özellikle tekerlekli sandalye kullanıcıları ve görme özürlüler için çok tehlikelidir. Kavşak çevresindeki kaldırımlarda düşük bordürler tekerlekli sandalye kullanıcılarına büyük kolaylık sağlayacağından, bunlar bütün yaya kavşaklarında yaygınlaştırılmalıdır.

- Yeterli alanın bulunduğu kenar yollarda rampa payı kaldırımdan değil, yoldan alınmalıdır. Bu şekilde görme özürlülerin fark etmeden rampa boşluğuna takılmaları engellenmiş olacaktır.
- Düşük kenar veya "düşük bordür" 2 metre genişliğinde (yoğun şekilde kullanılan bir yaya kavşağında yer alıyorsa daha fazla) ve yük taşıma yolu ile bitişik olmalı ve üzerindeki ızgaralar çıkıntı yapmamalıdır. Düşük kenarların yürüyüş yolu üzerinde bulunması durumunda görme özürlülere yardım amacıyla 1200 mm mesafede çevreyle zıtlık oluşturan renklere hissedilebilir yüzey hazırlanmalıdır. Bu sayede görme özürlü yayaya bir yola yaklaşmakta olduğu bildirilmiş olacaktır.
- Kalabalık kavşaklarda, yayaların karşıya geçişini kolaylaştırmak için bir tür kontrolün bulundurulması gerekir. Bu, yalnızca yaya şeridi veya trafik ışıkları gibi geçiş kontrolü olabilir. Bu tür geçiş noktalarında da yine düşük bordür ve hissedilebilir uyarı yüzeyi bulunmalıdır.
- Kontrollü geçişlerde, sesli veya kabartmalı işaretler yoluyla görme özürlü yayalara daha fazla yardım sağlanabilir. Buna örnek olarak İngiltere'de yaygın şekilde kullanılan, yol boş olduğunda sesli sinyal vererek ve dönen ışıklı aparatıyla görsel uyarı sağlayarak geçişi kolaylaştıran "bleep & sweep" adı verilen işaretler ve sesli uyarı sistemleri verilebilir. Munster'da da bu tür uygulamalar kullanılmaktadır.
- Düz geçişlerde geçişin güvenli olduğunu ve güvenli geçişin sona ermekte olduğunu belirten iki farklı tona sahip sesli uyarılar kullanılabilir.

- Güvenli geçiş süresini uzatabilecek elektronik sistemler geliştirilmiştir ve bu sistemler engeli bulunmayan insanlar kadar hızlı hareket edemeyen özürllere yardımcı olabilecektir.
- Sesli uyarı sistemlerinin ses çıkış gücü, trafik gürültüsüne ve sessizliğe uyum sağlayacak şekilde ayarlanabilmektedir.

Yaya Bölgeleri

Özellikle şehir merkezlerindeki süreli veya süresiz olarak trafiğe kapalı alanlar bütün yayalar için güvenli bir ortam sunabilir.

- Yüksekliklerinde kaçınılmaz değişikliklerin yapıldığı yerlerde basamakların yanı sıra rampalar da hazırlanmalıdır.
- Yaya kaldırımlarında olduğu gibi, rampalarda da kaymaz yüzey ve yeterli ışıklandırma sağlanmalı, düzenli bakım yapılmalıdır.
- Yaya bölgeleri zaman içinde aydınlatma elemanları, çöp kutuları, banklar, bariyerler, mağaza vitrinleri ve benzeri nesnelere işgal edilebilmektedir. Bu tür alan tecavüzleri dikkatli şekilde denetlenmeli, görme özürll bireylerin bu nedenle zarar görmesi engellenmelidir.
- Bütün ana hareket yönlerinin “yaya yolu” olarak kalması amaçlanmalıdır.
- Çok geniş yaya bölgelerinde görme özürll ve kısmi görüşe sahip insanlar yön bulmada sıkıntı çekebilirler. Bu nedenle buralarda merdivenler için uygun uyarılar ve hissedilebilir yüzeyler kullanılmalıdır. Gelecekte görme özürll bireylerin bu tür yerlerde yönlerini bulabilmelerinde yön bulma sistemleri yardımcı olabilecektir.

Yol Çalışmaları: Çukurlar ve Bunların Önlenmesi

Zaman içinde kaldırımların veya yaya bölgelerinin tamirat görmesi kaçınılmazdır. Bu durumlarda tamirat alanları yerden yaklaşık 1 metre yükseklikte barikatla çevrelenmeli ve ayrıca bunun altına da özürll bastonları için engel çubukları çekilmelidir. Çevrilmiş alanların gerekli olduğu yerlerde sesli uyarılar ve lambalar konulmalı, tekerlekli sandalye kullanıcıları da unutulmamalıdır.

- Tadilat nedeniyle açılan geçici yaya yolları asla 1,5 metreden daha az genişlikte olmamalı, mümkünse 1,8 metre genişlik ayrılmalıdır.
- Bir yaya yolu üzerine veya yanına yapı iskelesi veya diğer geçici yapıların dikilmesi hâlinde, bu yapıların görme özürll tarafından fark edilecek şekilde işaretlenmesi önemlidir. Kaldırım üzerine iskele kurulmuşsa, en az 1,1 metre genişlikte geçiş yolu bırakılmalıdır.
- İskelelerin köşe noktaları tamponla kapatılmalı ve bütün dikey destekler 150 mm kalınlıkta zıt renkli şeritler ile işaretlenmiş olmalıdır. Bu şeritler, alt kenarları yerden 1,5 – 1,7 metre yüksekliğe gelecek şekilde sabitlenmelidir. Ayrıca ışıklı ve sesli uyarılar kullanılmalıdır.

Zemin Kaplamaları

Engellilere yönelik ulaşılabilir mekânlar oluşturmada bir diğer önemli husus, zemin kaplamada kullanılan malzemelerdir. Yaya yolu kaplaması, kaymayı önleyici ve dolaşmayı kolaylaştırıcı olmalıdır.

Görme özürlü veya kısmi görüşe sahip insanların sokaklarda güvenli bir şekilde ilerleyebilmeleri açısından hissedilebilir yüzeyler çok önemlidir. Zemin kaplama malzemeleriyle görme engelli kişiler için yollarda bir tür çizgili kodlama da uygulanabilir. Renkli kodlama, yaşlılık nedeniyle unutkanlık problemi olan kişilere yada herhangi bir nedenle hafıza kaybı yaşayan kişilere faydalı olabilir.

Görme engelli kişiler için yollar 3 farklı malzeme ile kaplanmalıdır.

- Engel içermediğini ifade eden 'yürüme bölgesi' beton plakla;
- Yakında engel olduğunu ifade eden 'dikkat bölgesi' granitle;
- Bir kesişme, kapı veya merdivene yaklaşıldığını ifade eden 'ikaz bölgesi' ise bazalt plakla kaplanmalıdır.

Birçok Avrupa ülkesi farklı türlerde hissedilebilir yüzeyler geliştirmiştir. Hangi durumlarda hissedilebilir yüzeylerin kullanılması gerektiğini kararlaştırmak için Avrupa çapında bir antlaşmaya gereksinim duyulmaktadır ve bu tür malzemelerin üretimi için bir CEN standardı geliştirilmektedir. Bu arada diğer ülkeler bir yana, tek bir ülke sınırları içinde bile bazı tutarsızlıklara rastlanabilmektedir.

Buna rağmen gerekli görüldüğünde başvurulabilecek örnek uygulama kriterleri de mevcuttur;

- Hissedilebilir yüzeyler, görme özürülerin ayakkabı tabanından hissedebilecekleri çıkıntıda veya yükseklikte olmalıdır. Görme kaybına neden olan bazı tıbbi durumların (diyabetik retinopati gibi) bel altı bölümünde de his kaybına neden olduğu unutulmamalıdır.
- Yüzeyin diğer yayalara, özellikle de yürüyebilen özürülere ve tekerlekli sandalye kullanıcılarına sorun çıkaracak kadar iri kabartmalı olmamasına dikkat edilmelidir.
- Görme özürülerin çoğu kısmi görüşe sahip olduğundan, kabartma yüzeyi çevresiyle zıt renklerde ve fark edilir renk tonlarında olmalıdır.

Hissedilebilir yüzeyler iki kategoriye ayrılabilir: Potansiyel bir tehlike hakkındaki uyarı yüzeyleri ve bilgilendirme yüzeyleri.

Uyarı yüzeyleri aşağıdaki durumlarda kullanılmalıdır ve birbirlerinden rahatlıkla ayırt edilebilir olmalıdır:

- Yaya geçitlerinde (kontrollü ve kontrolsüz geçişlerin ayırt edilmesi amacıyla farklı renkler kullanılabilir),
- Tren, tramvay biniş-iniş noktalarında ve yüksek otobüs platformlarında,
- Basamak, seviye geçişi, yol üzerindeki hafif ve hızlı toplu taşıma platformları gibi diğer tehlikeli bölgelere yaklaşıldığında.

Bilgilendirme yüzeyleri ise şu durumlarda kullanılabilir:

- Geniş ve açık yaya bölgelerinde veya karmaşık yaya çevrelerinde yön temini için,
- Otobüs durağı, telefon kulübeleri, kabartmalı veya sesli bilgilendirme hizmetleri, tuvaletler vb. gibi tesislerin varlığını bildirmek için.

Yapılan bir araştırmaya göre, yaklaşık 5 mm yükseklikteki bir profile sahip kabartmalar neredeyse bütün görme özürülüler tarafından algılanabilmekte ve bu hissedilebilir yüzeyler diğer yayalar için bir soruna neden olmamaktadır.

Yüksek profilli yüzeye alternatif olarak ayak altında farklı bir his uyandıran yüzeyler de kullanılabilir.

Neopren plastikten veya benzer elastomerik bileşenden yapılmış bir yüzey normal kaldırım yüzeyinden daha yumuşak hissedilir ve üzerinde yürürken daha farklı bir ses çıkarır. Bilgilendirme kabartmaları için İngiltere’de bu tür yüzeylerin kullanımı önerilmektedir.

Ses de tek başına rehber olarak kullanılabilir. Hamburger Hochbahn AG, bazı yer altı istasyonlarında 30 mm çapında ve yalnızca 1,5 mm yükseklikte çıkıntıları olan seramik döşemeler kullanmaktadır. Bu döşemeler dokunma ile değil, ses ile tespit edilmektedir.

Hollanda’nın Gouda kasabasında geniş çapta hissedilebilir yüzey kullanılmaktadır. Burada, yön bulma kabartmaları ve kavşak uyarı kabartmaları yaygındır ve kavşak uyarı kabartmaları beton zemin üzerine sert kauçuk kaplama şeklinde hazırlanmaktadır.

Stuttgart’ta hissedilebilir yüzey ile farklı ses çıkarma özelliklerini bir araya getiren yeni bir tür hissedilebilir yönlendirici yüzey geliştirilmiştir. Kullanılan malzemeye “Hohlkorperbodenindikator” – şeffaf zemin işareti- denilmektedir ve araştırmalara göre görme özürülüler için en iyi yüzey malzemesi olduğu kanıtlanmıştır. Bu yüzey kaplaması, Stuttgart’taki bir hafif demir yolu güzergâhına döşenmektedir.

Munster’da hissedilebilir yüzeylere sahip yön levhaları kullanılmaktadır. Bunlar, içbükey tabanlışkenar üçgenler şeklinde üretilen kabartmalı yön oklarından oluşur ve 900 mm yüksekliğe sahiptir. Üçgenlerin üzerindeki Braille harfleri, gidilen

Görme özürülülerin yabancı oldukları çevrelerde gezebilmelerini kolaylaştıracak yöntemler üzerine yapılan araştırmalar devam etmektedir. Örneğin NOPPA (Görme Özürülüler İçin Yön Bulma ve Rehberlik Sistemi), internet yoluyla gerçek zamanlı yön bulma/rehberlik bilgisine bağlanabilen mobil bir terminal kullanarak çalışan elektronik seyahat yardımcısıdır. Şu anda geliştirilme aşamasında olmalarına rağmen bu tür elektronik yardımcılar, görme özürülülere veya kısmi görüşe sahip insanlara yalnızca fiziki önlemlerle elde edilebilenlerden çok daha fazlasını sunabilmektedir.

Hollanda’da ProRail adlı demir yolu alt yapısından sorumlu şirket, “ses fenerleri” geliştirmiştir ve bunların üzerindeki çalışmalarına devam etmektedir. Bu cihazlar sayesinde görme özürülü yolcular portatif bir alıcı sayesinde demir yolu istasyonu gibi karmaşık binalarda yolunu bulabilmektedir. Bu sistemin gelecekte Hollanda’daki büyük demir yolu istasyonlarının hepsinde kullanılması hedeflenmektedir.

İngiltere’de Kraliyet Ulusal Körler Enstitüsü “RNIB React” adı verilen elektronik bir yön bulma sistemi geliştirmiştir. Sistemde kullanıcı, radyo sinyalleri yayan küçük bir tetik modülü taşır. Tepkime işaretlerinin menziline girdiğinde, radyo sinyali cihazda sesli bir

bilgilendirme mesajının iletilmesini sağlar. Sistem, mesajları sekiz ayrı dilde iletebilmekte ve uzaktaki bir zili çalmak, bariyerleri yükseltmek, elektronik kapıları açmak gibi ekstra işlerde de kullanıcıya yardım edebilmektedir.

8. FİZİKSEL ÇEVRE DÜZENLEMELERİ İLE İLGİLİ ENGELLİLERİN YASAL HAKLARI VE STANDARTLAR

6 Haziran 1997 tarihli 572 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile getirilen hükümler şöyledir:

Kararnamenin 1. Maddesiyle, 3194 Sayılı İmar Yasası'na bir madde eklenmiş ve "Fiziksel çevrenin özürllüer için ulaşılabilir ve yaşanabilir kılınması için, imar planları ile kentsel, sosyal, teknik altyapı alanlarında ve yapılarda Türk Standartları Enstitüsü'nün ilgili standartlarına uyulması zorunludur" hükmü getirilmiştir.

Büyükşehir Belediyelerine, ulaşılabilirlikle ilgili olarak; "Ulaşım araçlarının özürllüerinin kullanımına ve ulaşılabilirliğine uygunluğunu sağlamak ve özürllüer için sosyal ve kültürel amaçlı hizmetlerden ücret almamak veya indirimli tarife uygulamak ..." görevi verilmiştir.

Tüm belediyelere, 1580 Sayılı Belediye Yasasının 15. Maddesinde sayılan "Her türlü yapıların ve çevrelerinin, yolların, park, bahçe ve rekreasyon alanlarının, sosyal ve kültürel hizmet alanları ile ulaşım araçlarının özürllüerinin kullanımına ve ulaşılabilirliğine uygun olarak yapılmasını sağlamak ve denetlemek; imar planlarının yapımı ve uygulanması ile yapıların inşaat ve ruhsat aşamasında Türk Standartları Enstitüsü'nün ilgili standardına uygunluk sağlamak, uygulamaları denetlemek ve bütünlüğü sağlayıcı tedbirleri almak" gibi görevler verilmiştir.

572 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname'nin geçici 9. maddesi gereği, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından değiştirilerek ulaşılabilirlikle (fiziksel engellerin kaldırılmasıyla) ilgili hükümler eklenen ve 2 Eylül 1999 tarihi itibariyle yürürlüğe giren 3194 sayılı İmar Kanunu'nun ilgili yönetmelikleri şunlardır:

- 3030 Sayılı Kanun Kapsamı Dışında Kalan Belediyeler Tip İmar Yönetmeliği
- Belediye ve Mücavir Alan sınırları İçinde ve Dışında Planı Bulunmayan Alanlarda Uygulanacak İmar Yönetmeliği
- İmar Planı Yapılması ve Değişikliklerine Ait Esaslara Dair Yönetmelik
- Gecekondu Kanunu Uygulama Yönetmeliği
- Otopark Yönetmeliği
- Sığınaklarla İlgili Ek Yönetmelik
- Trafik Yasası

Özürllüerle Doğrudan İlgili Standartlar (Fiziksel Çevre)

- TS 9111/ Nisan 1991: Özürllü İnsanların İkamet Edeceği Binaların Düzenlenmesi Kuralları
- TS 12576/ Nisan 1999 : Şehir İçi Yollar- Özürllü ve Yaşlılar İçin Sokak, Cadde, Meydan ve Yollarda Yapısal Önlemlerin Tasarım Kuralları
- TS 12460/Nisan 1998 Şehir İçi Yollar- Raylı Taşıma Sistemleri Bölüm 5: Özürllü ve Yaşlılar İçin Tesislerde Tasarım Kuralları
- TS 12574 Şehir İçi Yollar- Raylı Taşıma Sistemleri-Bölüm 10: İstasyon İçi İşaret ve Grafik Tasarım Kuralları,

- TS 12575 Şehir İçi Yollar-Raylı Taşıma Sistemleri-Bölüm 14: İstasyon Platformu Oturma Elemanları Konut dışı çevrenin yapısal düzenlemesinde başvuru standartlarıdır.

9. ENGELLİLERE YÖNELİK DÜNYADA GERÇEKLEŞTİRİLEN KENTSEL ÇALIŞMALAR

Dünyanın birçok kentinde engelli kullanıcıların yaşamlarını kolaylaştırmak amacı ile ulaşım konusunda çeşitli çalışmalar gerçekleştirilmektedir.

Özellikle Norveç, İtalya, İskoçya, Kanada, New York, Avustralya, İngiltere, Dubai gibi ülkelerde “Engelsiz Tasarım” veya “Evrensel Tasarım” adları altında kentsel düzenlemeler görülmektedir. Bu uygulamalar daha çok kaldırım ve yaya yolları, otobüs durakları, otopark, spor ve rekreasyon alanları, kentsel mobilyalar, ulaşılabilirliğin düzenlenmesi gibi konuları kapsamaktadır.

Engelli bireylerin haklarını ve topluma tam katılımını sağlamaya yönelik olarak, “Avrupa Konseyi”nce 2006 – 2015 yıllarını kapsayan uygulama planı hazırlanmış ve bu plana göre; engelli bireylerin topluma tam katılımlarının sağlanması ve sonuçta engellilikle ilgili konuların üye devletlerin bütün politika alanlarına dâhil edilmesine karar verilmiştir.

Uygulama planı ulusal düzeyde alınacak özel tedbirleri de içermektedir. Eylem Planı, yürürlükteki yasal tedbirleri güçlendirerek ve yenilikçi ve kaliteli hizmetler sunarak engelli bireylerin gereksinimlerini karşılamaları için üye devletleri teşvik etmektedir. Uygulama planı, özel teşebbüs, sivil toplum örgütleri ve diğer uluslararası kuruluşlar için faydalı bir ilham kaynağı olmayı hedeflemektedir.

Her seviyede ulaşılabilir ulaşım politikalarının geliştirilmesi ve uygulanması birçok özürünün yaşam kalitesinin önemli derecede artmasını sağlayabilir ve fırsat eşitliği, bağımsız yaşam, toplumun sosyal ve kültürel yaşamına ve istihdama etkin katılım için bir önkoşul haline gelebilir.

Üye devletlerden birçoğu, Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı(UBAK), European Conference of Ministers of Transport (ECMT) ile planlanan gelişmelere taraf olmuşlardır. Engelli bireylerin kamu taşımacılığında faydalanması için bütün ulaşım ağının ulaşılabilir hale getirilmesi büyük önem arz etmektedir.

Bu bağlamda belirlenen hedefler sırasıyla aşağıdaki şekilde özetlenebilir;

- a) Ulaşılabilir ulaşım politikalarının uygulanması vasıtasıyla engelli bireylerin toplumsal yaşama katılımını iyileştirmek,
- b) Ulaşılabilir ulaşım politikaları uygulanırken farklı engel türlerine sahip bütün engelli bireylerin gereksinimlerinin dikkate alınmasını sağlamak
- c) Mevcut yolcu taşıma hizmetlerinin, yeni ulaşım hizmetlerinin tamamının ve ilgili altyapının ulaşılabilirliğini sağlamak
- d) Evrensel tasarım ilkelerinin ulaşım sektöründe uygulanmasını desteklemektir.

Yukarıda belirtilen hedeflere uygun olarak üye ülkeler tarafından uygulanması gerekli kurallar aşağıda sıralanmıştır;

- a) Yapılı çevrenin, altyapının ve ulaşım hizmetlerinin ulaşılabilirliğini sağlamaya yönelik standartlar, rehberler, stratejiler ve uygunsa yasalar başta olmak üzere, uluslararası kuruluşlar tarafından geliştirilen ve kararlaştırılan rehberleri, raporları ve tavsiye kararlarını dikkate almak,
- b) Ulaşım politikalarının uygulanmasını denetlemek ve gözden geçirmek
- c) Toplu taşımacılık işletmecilerinin, ulaşım hizmeti sunumunda çalışan personeline verdiği standart mesleki eğitime, zorunlu engelliliğe yönelik farkındalık eğitimini de dahil etmesini sağlamak,
- d) Kamu ve özel toplu taşımacılık işletmecileri tarafından kullanılmak üzere ulaşılabilir ulaşım hizmetleri sunumuna ilişkin ulusal kılavuz ilkelerin kabulünü ve kullanımını desteklemek,
- e) Ulaşılabilir ulaşım hizmetlerinin sunumuna ilişkin politikaların hazırlanması ve planlanması aşamasında gerekli bilgi desteği sağlamak üzere engellilik ilgi grupları, hizmet sağlayıcılar ve ilgili devlet kurumları başta olmak üzere paydaşlar arasında işbirliği ve fikir alışverişi yapılmasına yönelik usuller belirlemek,
- f) Ulaşılabilir hizmetler sunmaları için özel ulaşım hizmeti işletmecilerini desteklemek ve teşvik etmek,
- g) Toplu taşımacılık hizmetlerine dair bilgilendirmenin mümkün olduğunca çeşitli formatlarda ve farklı iletişim sistemlerinin kullanımı yoluyla özürülü bireyler tarafından erişilebilir olmasını sağlamak,
- h) Ulaşım sağlamak maksadıyla toplu taşıma araçlarını kullanmakta güçlük çeken engelli bireyleri destekleyecek yenilikçi programların tasarlanmasını teşvik etmek,
- i) Engelli bireyler tarafından kullanılan yardımcı hayvanların (rehber köpekler gibi) toplu taşıma araçlarında uygun biçimde taşınmasını sağlamak,
- j) Hareket güçlüğü bulunan engelli bireylere taşıt park yerlerinin düzenlenmesini ve bu yerlerin korunmasını sağlamak,
- k) Yolcu haklarına dair temel metinlerin hazırlanması esnasında engelli gereksinimlerini göz önünde bulundurmak
- l) Ulaşım güvenliği ve acil durum kurallarının engelli bireyler için eşitsizlik teşkil etmemesini sağlamaktır[3].

10. ENGELLİLERE YÖNELİK TÜRKİYE'DE GERÇEKLEŞTİRİLEN KENTSEL ÇALIŞMALAR

Yaşadığımız fiziki çevre, engelliler ve dezavantajlılar göz önünde bulundurularak tasarlanmamıştır. Halbuki bu kitle, Türkiye nüfusunda önemli bir yer oluşturmaktadır.

21. yüzyılda ülkemizde kent planlamasına damgasını vuracak ana tema, "herkes için yaşanabilir çevre" olacaktır. Bireylerin güvenli ve sağlıklı bir çevrede yaşaması en doğal haklarıdır. Küresel ve ulusal rekabetin gereği olarak, ülkemizin ve kentlerimizin sağlıklı

yaşam alanlarından ve kentsel dokulardan uzak kalması düşünülemez. Bu da yaşanabilir çevre kavramını ön plana çıkarmaktadır.

Bu yaklaşımı benimseyen yerel yönetimlerin insan odaklı planlama ve yönetimde öncü olmalarıyla sınırları içinde yaşayan vatandaşların da, yaşadıkları kentten ve yürüdükleri cadde ve sokaklardan memnuniyetleri yüksek olacaktır.

Ülkemizde 1997 yılında, görev ve sorumlulukları, engelliler için gerekli hizmetlerin karşılanmasını sağlamak, ulusal ve uluslararası kurumlarla koordinasyon ve işbirliği oluşturmak, bu alanda ulusal politika oluşumunu desteklemek, engellilerin sorunlarını belirlemek ve çözüm yolunu araştırmak olan Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığı kurulmuş ve aynı yıl İmar Yasası'nda bu çerçevede yeni düzenlemeler yapılmıştır.

Türkiye'nin en büyük dört kenti olan İstanbul, Ankara, İzmir ve Bursa büyükşehir belediyeleri imar yönetmelikleri incelendiğinde genel olarak, TSE 9111 sayılı standarda uyulmasının zorunlu olduğu, kamu binalarındaki tuvaletlerde engelli kullanımı için en az bir kabin bulunması, otoparklarda sarı işaretli engelli araç yeri bırakılması, sinema ve tiyatrolarda engelliler için oturma olanağı sağlanması, otel ve motellerde engelli odası düzenlenmesi, merdivenin zorunlu olduğu bina girişlerinde rampa düzenlenmesi, merdiven, kapı, asansör, rampa gibi çeşitli elemanların tanımlanan boyutlarda yapılması gibi çeşitli gerekliliklerin yer aldığı görülmektedir.

Türkiye'de standartlar ve yasal prosedürde "evrensel tasarım" felsefesini çağrıştıran çözümlerin tanımlandığı söylenebilirse de, uygulamada yetersiz kalındığı görülmekte, engelli bireyler ve ilgili kurum, dernek, federasyon temsilcilerinin yorumları da bu görüşü desteklemektedir.

Özellikle konutların standartlara uygun inşa edilmediği, rampaların genellikle yapılmadığı veya kullanılmayacak kadar dik ve dar düzenlendiği, kaldırımlarda ve yollarda ağaç, park eden araç ve tabelalar nedeniyle engelli bireylerin geçişinin engellendiği, durak, istasyon, havalimanı, iskele gibi kullanım alanlarında da iniş ve binişler için gereken donanımın yer almadığı görülmektedir.

Engelliler için iyi çalışan bir tasarım ve planlama herkes için olumlu sonuçlar getirecektir. Bu bağlamda planlama ve tasarımın ilkeleri, çevrenin eşit şekilde kullanımına olanak sağlama, kişisel tercih ve yeteneklere göre esneklik, basitlik, kavranabilirlik, algılanabilirlik, tehlikelerin minimize edilmesi, rahat ve kolay kullanım olmalıdır.

KAYNAKÇA

- http://www.radikal.com.tr/ek_haber.php?ek=r2&haberno=6208
- <http://kayinova.blogcu.com/engelli-tanimi/4014301>
- <http://www.uslanmam.com/engelliler/513954-engellilik-nedir-engelli-kime-denir.html>
- <http://www.payidar.net/konu/60884-engellilerin-sorunlari/>
- <http://www.sivasinsesi.com/article.aspx?yazarId=53&yazId=1042>
- <http://lemardogan.blogcu.com/dunya-engelliler-gunu/744546>
- http://www.pozitifengelliler.com/haber_detay.asp?haberID=150
- <http://www.engellilersitesi.com/haber/3692-yasam-sinirlari-astilar-engelleri-kaldirmak-icin-calisiy.html>
- http://www.pozitifengelliler.com/haber_detay.asp?haberID=179
- <http://www.engelliler.biz/bilgibankasi/toulasilabilirlikindekisorunlar.htm>
- <http://www.dewforum.info/engelliler-bolumu/97175-yerel-yonetimler-icin-ozurlulere-yonelik-fiziki-ve-mimari-duzenleme-bilgileri.html>
- <http://www.msxlabs.org/forum/guncel-konular>
- <http://www.mimarlarodasi.org.tr/mimarlikdergisi/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=361&ReclD=2062>
- <http://moizmir.org.tr>
- <http://etmk.org.tr/news/makaleler-ve-yazilar/azinlik-gruplar-icin-tasarim-ozlem-yalim/>
- <http://www.ozida.gov.tr>
- <http://www.izmimod.org.tr/index.php?sayfa=engelli2&kat=dev>
- <http://www.yerelsiyaset.com/v2/index.php?goster=ayrinti&id=762>
- <http://www.ozelsayfam.com/aydindan/oku/25492-sehir-planlama-meslek-disiplininin-tanimi>
- Herkes İçin Ulaşılabilirliğin İyileştirilmesi Örnek Uygulama Rehberi
- Modern Kent Yönetimi – I- Erol KAYA Pendik Belediye Başkanı
- Erişilebilir –Engelsiz Yerleşmeler Arayışında - Prof.Dr. Hülya KOÇ
- Özürlüler İçin Ulaşılabilirlik Rehberi (Disabled Access Guide), Disability Scotland, Mayıs 1990



İLETİŞİM

► **DEV -DÜNYA ENGELLİLER VAKFI
WHF - WORLD HANDICAPPED FOUNDATION**

**ADRES: KARAĞAÇ CAD. ALTINBOYNUZ PLAZA NO: 116 KAT 4
SÜTLÜCE /BEYOĞLU / İSTANBUL /TÜRKİYE**

TEL: +90212 255 70 00 - FAKS: +90212 255 77 00

e-mail: info@whf.org.tr - info@devturkiye.org

www.whf.org.tr - www.devturkiye.org

DÜNYA ENGELLİLER BİRLİĞİ