

Engelsiz Kentler-“Herkes İçin Erişilebilir Kentler”

Aysel ODABAŞ USLU

Meltem GÜNEŞ

Peyzaj Mimarlığı bölümü, Ankara Üniversitesi, Ankara, TÜRKİYE

*Sorumlu Yazar:

E-posta:meltemgunes_35@hotmail.com

Geliş Tarihi: 20 Ekim 2017

Kabul Tarihi: 24 Aralık 2017

Abstract

Bir kentin erişilebilirliğinin sağlanması için ilgili yasa, yönetmelik, kentsel rehber, standart gibi birçok kaynak olmasına rağmen ülkemizde kentsel mekânların herkes tarafından rahatlıkla kullanılmasında pek çok sorunla karşılaşmaktadır. Bu kapsamda çalışmada, “engelsiz kent” kavramı ve ülkemiz kentlerinin herkes için erişilebilir olması için temel bileşenlerin neler olduğu ve ilham alınması amacı ile erişilebilirlik konusunda ödül almış Avrupa kentleri üzerine yoğunlaşmıştır. Aslında çalışma, Türkiye’de kentlerin herkes için erişilebilir olmasını zorlayan ya da destekleyen nedenlerin sorgulanması üzerine bir düşünce pratiğidir.

Çalışmada, “Engelsiz kent diğer bir ifade ile herkes için erişilebilir kent nedir? Herkes için kullanılabilir bir kent mümkün müdür? Kent Plancısı, Peyzaj Mimarı, Mimar ve Mühendislerin de bir ürünü olan kentin herkes için kullanılabilir olması için neler yapılmalıdır?” sorularının yanıtı, öncelikli olarak bunu başarmış ve bu gerçeği yaşayan Avrupa kentlerinin deneyimleri üzerinden aranmıştır. Sonuç olarak herkes için erişilebilir bir kent; toplumda yer alan tüm bireylerin (yaşlı, engelli, kadın, çocuk vb.) sosyal yaşama katılabileceği, herhangi birinin desteği olmadan bağımsız, huzurlu ve güvenli olarak hareket edebileceği, dışarı çıkma isteğini teşvik eden, ekolojik ve daha yeşil bir çevrede hizmet sunan yaşama ve çalışma gereksinimlerini karşılandığı kenttir. Herkes için erişilebilir kentleri yaratmak mesleğimizi; bu kentlerde yaşamak da yaşamı daha anlamlı kılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Engelsiz kent, herkes için erişilebilir kent, Peyzaj Mimarlığı

GİRİŞ

Ülkemizde, kentsel mekânların herkes tarafından rahatlıkla kullanılmasında sorun yaşamayan kent neredeyse yoktur. Oysa kentin erişilebilirliğinin sağlanması için yazılı rehber, standart, yasa, yönetmelik vb. pek çok kaynak yer almaktadır. Bu makalede konu ile ilgili olarak; yapısal ve bitkisel peyzaj tasarımlarına ilişkin tasarım rehberlerine ve çeşitli standartlara (mekân, ölçü, eğim, vb.) özellikle yer verilmemiştir. Kentsel alanlarda erişilebilirliğe ilişkin yerli ve yabancı çok sayıda kaynaktan, konu ile ilgili standart, tasarım rehberleri içeren eserlerden bazıları ise [1, 2, 3, 4, 5, 6] referans olarak kaynaklar bölümünde listelenmiştir. Çalışmada, daha çok, “engelsiz kent” kavramı ve ülkemiz kentlerinin herkes için erişilebilir olması için temel bileşenlerin neler olduğu ve ilham alınması amacı ile erişilebilirlik konusunda ödül almış Avrupa kentleri üzerine yoğunlaşmıştır. Aslında çalışma, Türkiye’de kentlerin herkes için erişilebilir olmasını zorlayan veya destekleyen nedenlerin sorgulanması üzerine bir düşünce pratiğidir.

Erişilebilir mekânlar; yaş, cinsiyet ve yetilerin farklılığına karşın toplumdaki tüm bireylerin bu mekânlardan eşit oranda yararlanabildikleri mekânları ifade etmektedir [7]. Kentsel Mekân kavramı; bireyin erişim ve kullanım haklarına göre Kaplan ve Öztürk (2004) tarafından dört gruba ayrılarak tanımlanmıştır. Bunlar: kamusal, yarı kamusal, yarı özel ve özel mekânlar olarak belirtilmektedir [8]. Mekânların herkes tarafından kullanılabilir olması için farklı özellikteki her mekânın, her bir birey için kullanılabilir olması önemlidir. Kamusal açık alan olarak sokaklar, meydanlar, parklar; kamuya ait iç mekânlar metro, terminal; özel mekân olarak tuvaletlere kadar farklı ölçek ve nitelikteki alanların her bir özelliğe ve yetiye sahip bireyler tarafından rahatlıkla kullanılacak nitelikte ve ölçülerde tasarlanması gereklidir. Kentleşme ve yaşlı nüfusun artışı dünya genelinde 21.yy’ın en önemli iki eğilimidir [9]. 2006 yılında 60 yaşın üstünde toplam nüfus % 11 iken 2050 yılında bu oranın ikiye katlanarak % 22 olacağı bildirilmektedir. Aynı zamanda

kentleşme de tüm dünyada hızla yaygınlaşmaktadır. 2030 yılında her 5 insandan 3’ünün kentlerde yaşıyor olacağı belirtilmektedir [9]. Engellilik ve özrürlük kelime olarak zaman zaman günlük dilde ya da bazı yazılı kaynaklarda aynı anlamda kullanılmaktadır. Özcebe (2008) özrürlük ve engellilik terimlerinin birbirine karışan tanımlar olduğunu ve iki kelimenin anlam açısından birbirinden ayrıldığını belirtmektedir. Buna göre özrürlük ve engellilik kavramları arasındaki ayrımı şöyle yapmaktadır: “Özürlülük” terimi dünyanın herhangi bir ülkesinde herhangi bir kesimin karşılaştığı çok sayıda ve değişik işlevsel sınırlılıklardır. İnsanlar bedensel, zihinsel veya algısal özrürlü olabilecekleri gibi tıbbi koşullar ya da zihinsel hastalıklar nedeniyle de özrürlü olabilirler. Bu tür sorunlar kalıcı ya da geçici olabilir. “Engelli” terimi ise toplum yaşamında başkalarıyla eşit düzeyde yer alma fırsatlarını yitirmesi veya sınırlandırılması anlamına gelmektedir [10]. Engelli terimi daha çok özrürlü bir insanın çevresi ile olan etkileşimini anlatmaktadır. 5378 sayılı özrürlüler kanununa göre; doğuştan ya da sonradan herhangi bir nedenle bedensel, zihinsel, ruhsal, duyuşsal ve sosyal yeteneklerini çeşitli derecelerde kaybetmesi nedeniyle toplumsal yaşama uyum sağlama ve günlük gereksinimleri karşılama güçlüğü olan ve koruma, bakım, rehabilitasyon, danışmanlık ve destek hizmetlerine ihtiyaç duyan kişi “özrürlü” olarak tanımlanmaktadır [11].

Kentsel mekânlar özrürlü ya da özürsüz tüm bireylerle çalışma, rekreasyon gibi amaçları için herhangi bir kısıtlama, sınırlandırma veya bir engel yaratmadan olanak vermelidir. İstatistiklerde toplumda engelli nüfusu, aslında özrürlülük görülme sıklığını ifade etmektedir. Dünya nüfusunun yaklaşık % 10’unun (200 milyonu çocuk olmak üzere toplam 650 milyon) özrürlü olduğu tahmin edilmektedir. Özrürlü olarak tanımlanan 650 milyon insan dolaşım-solunum sistemi hastalıkları, kanser, şeker hastalığı, trafik kazaları, şiddet, mayın patlaması, düşme nedeni ile yaralanmalar, zihinsel hastalıklar, yetersiz beslenme, bulaşıcı ve enfeksiyon hastalıklarına sahiptir. Nüfus artışı, kentleşme ve insan ömrünün uzaması ve buna bağlı olarak yaşlı nüfusun

da artması ile özürli olarak tanımlanan popülasyonun her geçen yıl artması beklenmektedir [9, 10]

Türkiye’de 2002 verilerine göre özürlilik görülme yüzdesi % 12,29’ dur. Cinsiyete göre dağılıma bakıldığında erkeklerde % 11,10 ve kadınlarda % 13,45’dir. 0-19 yaş grubundaki özürli nüfus ise toplam özürli nüfusun % 10,3’ ünü oluşturmaktadır. Ortopedik özürli nüfusun % 23,9’u, görme özürli nüfusun % 20,4’ü, işitme özürli nüfusun % 29,5’i, dil ve konuşma özürli nüfusun % 46,6’sı ve zihinsel özürli nüfusun % 47,9’u doğuştandır [12]. Doğuştan özürliliğe karşın sonradan özürli olan birey sayısı da oldukça fazladır. Bu verilerin kayıt altına alınmış resmi veriler olmasının yanı sıra kayıt altına alınmamış özürli nüfusun de varlığı hesaba katıldığında, özürli nüfusun toplam nüfus içindeki payı azımsanmayacak kadar çoktur. Başer (2008), ülkemiz kentlerinde yaşayan her beş kişiden birinin yaşamını çeşitli engellerle sürdürdüğünü ifade etmektedir. Bununla birlikte özürli bireylerin yaşamda karşılaştıkları zorlukları, engelleri ve sorunları özürli bireyle birlikte yaşayan aile bireyleri de bu yüzdelerle dilime katıldığında etkilenen birey oranının oldukça fazla olduğu ortadadır [13]. Özürli ya da engelli terimleri, aslında bireylerdeki fiziksel ve bilişsel farklılıkları açıklamaktadır

Toplumda yaşayan herkes, tüm mekânlara erişebilmek ve onu kullanabilmek hakkına sahiptir. Oysa özellikle Türkiye’de kentsel mekânlarda görülen fiziki engeller ve toplumun konu hakkındaki farkındalığının eksikliği yaşamı zorlaştırmaktadır. Toplumda görme, işitme ve konuşma, ortopedik, zihinsel engel grubu ile birlikte birden fazla engeli sahip bireyler; aşırı şişman, aşırı kısa ya da aşırı uzun; yaşlı, hamile ya da düşme yaralanma gibi nedenle geçici süre ile kolu, bacağı kırık pek çok farklı özellikte birey yaşamaktadır. Bu nedenledir ki; engelsiz kent kavramı sadece engelli bireylerin karşılaştığı engellerin kaldırılmasına yönelik bir kentsel mekân düzenleme olarak sınırlandırılmamalıdır. Farklı yaşta ve cinsiyetteki bireyler sürekli ya da kalıcı olarak karşı karşıya kaldıkları engellerle kentlerde yaşamaktadır. “Engelsiz kent” kavramı bu nedenle kentlerin engelli bireyler için uygun hale getirilmesi gibi dar ve yetersiz bir çerçeve ile sınırlandırılmamalıdır. Bu geniş perspektifli bakış açısından kentler, “herkes için nasıl organize edilmelidir?” sorusu yanıtlendiğinde yaşanabilir mekânlar yaratılmış olacaktır.

Engelsiz kent- Herkes için erişilebilir kent nedir?

“Engelsiz kent” daha doğru bir ifade ile “herkes için erişilebilir kent”, yukarıda sözü edilen tüm grupları içeren, kentte yaşayan ya da kente ziyaret için gelen tüm bireylerin diğer bir ifade ile genç-yaşlı, kadın-erkek, kalıcı ya da geçici engellere sahip, hamile, aşırı şişman, okur-yazar olmayan, dil bilmeyen, görme, ortopedik, işitme engelli olabileceği gibi hatta bu özelliklerden birden fazlasını taşıyabileceği ve bireylerdeki farklılıkları anlatan bu listenin çok daha uzayabileceği gerçeği ile herkes için, bağımsız olarak erişilebilir, güvenli ve konforlu olarak kullanılabilir mekânlara, servis ve hizmetlere sahip bir kenti ifade etmektedir. Herkes için kullanılabilir bir kent mümkün müdür? Kent Plancısı, Peyzaj Mimarı, Mimar ve Mühendislerin de bir ürünü olan kentin herkes için kullanılabilir olması için neler yapılmalıdır? Öncelikli olarak bunu başarmış ve bu gerçeği yaşayan kentlerin deneyimleri, örnek uygulamaları, yaklaşım ve politikaları rehber olarak alınmalıdır. Örnek kentleri incelemek ve deneyimlerinden yararlanmak, hepsinden öte bunu gerçekleştirmek için bir vizyonun olması ilk adımdır. Kentin engelsiz, herkes için

erişilebilir bir kent olması fiziki planlama ve tasarım konuları kadar finansal, sosyal ve yönetim konuları ile işbirliği içinde düşünülmesi gereken çalışmalar bütününe kapsamaktadır. Bir kentin erişilebilirliği için planlama, tasarım, yönetim konularının yanı sıra toplum farkındalığı da çok önemlidir. Toplumdaki bireylerin tutum ve davranışları, alışkanlıkları mekânların erişilebilir olmasını sınırlandıran ya da kolaylaştıran bir konudur. Pek çok kaynağa göre özellikle kentlerimizde erişilebilirliği kısıtlayan etmenler aşağıda sıralanmıştır.

- Uygun olmayan zemin kaplamaları-bozuk ya da kaygan yüzeyler
- Güvenlik tedbiri alınmayan altyapı çalışmaları
- Çok yüksek ya da çok dar kaldırımlar
- Uygun olmayan rampalar
- Uygun olmayan kavşak noktaları (güvenli yaya geçitleri)
- İşaret ve uyarıcı levhaların eksikliği, aydınlatılmamış sokaklar
- Kullanıma uygun olmayan kent mobilyaları (telefon ve telefon kabinleri, banklar vb.)
- Sesli ve görsel uyarıcıların olmaması nedeniyle hizmet edemeyen ulaşım sistem ve araçları

Fiziksel ve bilişsel yetileri ne olursa olsun toplumdaki tüm bireylere hizmet eden kent erişilebilirdir. Bunun için özellikle kamusal alanlarda bireyin bağımsız, güvenli ve konforlu olarak hareketliliğini sağlayacak fiziki bir çevrenin varlığı gereklidir.

Kentlerin otomobil ve buna dayalı olarak hıza göre öncelikli tasarlanması erişilebilirliğinin öndeki en büyük engeldir. “Kentler yaya öncelikli olarak planlanmalı ve tasarlanmalıdır” cümlesi her ne kadar sıklıkla tekrarlanırsa da günümüzde kentlerimizde öncelik, ne yazık ki, motorlu taşıtlardır. Bu durum alt geçit, üst geçit ve hız öncelikli bir kenti yaratmakta ve yayaların hareket alanını kısıtlamaktadır. Kaldırımlar, rampalar ve bordürler yaya, tekerlekli sandalye ve bisiklet/paten gibi motorlu olmayan taşıtlar için uygun yükseklikte ve eğimde olmalıdır. Cervero (2005) kentlerde erişilebilirliğin sağlanması ve kentte yaşayanların yeşil alanlara erişiminin sağlanması için öncelikli olarak paradigmanın değiştiğini ve kent planlama konusunda erişilebilirlik temelli bir yaklaşımın uygulanması gerektiğini vurgulamaktadır. Erişilebilirlik ziyaret edilen ya da yaşanan yerde ulaşım/seyahat ve dolaşımda kaliteyi belirleyen önemli bir göstergedir. Diğer bir anlatımla erişilebilirlik, A noktasından B noktasına ulaşmak için hareketlilik veya A ve B noktasını birbirine yaklaştıran, kolaylaştıran unsurları içermektedir. Bu anlamda bu kavram, kent genelinde alan kullanım öncelikleri, karma kullanım, ulaşım politikaları ve kentsel yönetim konuları ile ilişkilidir [14].

Mekân planlamasında insan olgusu esas alındığında doğal olarak insanın ruhsal, fiziksel ve bilişsel özellikleri ile her bir insandaki farklı özelliklerin olacağı kabulünü gerektirmektedir. Birey için kent içinde seyahat/ulaşım kaçınılmazdır. Çocuk ya da yaşlı herkes okula gitmek, çalışmak, alışveriş yapmak, faturalarını ödemek; gezmek veya dinlenmek amacı ile bir A noktasından B noktasına gitmek/seyahat etmek durumundadır. Zorunlu ya da gönüllü her yaşta, her cinsiyette, her özellikteki birey kent içinde sürekli bir hareket halindedir. Kentin yayılma gösterdiği alan içinde bireylerin yaşadıkları yerden gidecekleri yere kadar olan mesafeleri, seyahat süreleri, seyahat tipleri planlamada öncelikle ulaşım politikaları ile belirlenmiş ve planlanmalıdır. Seyahat süresi kentin büyüklüğü, hedef noktasının dağılımı, konumu, sayısı, ulaşım olanakları ile ilişkilidir. Kentlinin gün içinde katettiği yol/mesafe yukarıda

sözü edilen koşulların iyi planlanmış/yönetilmiş olması durumunda sorunsuz olacaktır. Bununla birlikte hastane, okul vb. servislerin kent içindeki sayı, konum, dağılımı da ulaşımı etkilemektedir. Bu nedenle kent planlamada zaman, mesafe hesapları yapılırsa kolaylık sağlanır. Kentlerin planlamasında alan kullanım kararlarında karma kullanım konularını da kapsayan bir çerçeveden bakılmalı, daha sonra kent içindeki mekânlara tüm bireylerin en kolay ve en rahat nasıl erişeceği konusu planlanmalıdır [6, 7, 8, 9].

Herkes için kent deneyimleri

Bir kentin, farklı özelliklere sahip her bir birey için uygun hale getirilmesi, öncelikli olarak çeşitli standartların uygulanması, tasarım rehberleri eşliğinde planlanması ve tasarımı ile gerçekleştirilebilmektedir. Pek çok Avrupa ülkesi bu konuda oldukça yol katetmiş ve örnek uygulamalara imza atmıştır. Avrupa Birliği 2010 yılından itibaren Avrupa kentlerinde, her geçen yıl sayıları artan engelli ve yaşlı bireylerin, kentlerin gereksinimleri doğrultusunda planlanması ve yönetilmesinin önemini vurgulamak amacı ile “erişilebilir kent” ödüllerini vermektedir. Erişilebilir kent ödülleri için aday kentleri aşağıda belirtilen dört alanda değerlendirmeye tabi tutmaktadır [15].

- Yapılı çevre ve kamusal alanlar
- Ulaşım ve ilişkili alt yapı
- Yeni teknolojiler dahil iletişim ve enformasyon
- Kamusal servisler ve etkinlikler

Bu dört alanda aday kentler, jüri tarafından, aşağıdaki gibi beş kategoride değerlendirilmektedir [15]:

- Yapılan eylemlerin kapsamı
- Katılım seviyesi ve sahiplik
- Yaratılan etki
- Sonuçların niteliği ve sürdürülebilirliği
- Engelli ve ilgi gruplarının katılımı

2010 yılında 66 aday Avrupa kentinden ödül alan kent Avila/İspanya’dır. Yine İspanya’dan Barcelona, Cologna/Almanya ve Turku/Finlandiya finalist olarak kalmışlardır. 2011 yılında 114 başvuru arasından Salzburg/Avusturya birinci; Krakow/Polonya, Marburg/Almanya, Santander/İspanya finalist olarak değerlendirilmişlerdir. Terrassa/İspanya yapılı çevre ve kamusal alanlardaki uygulamaları ile; Ljubljana/Slovenya ulaşım ve ilgili altyapısı nedeni ile ödül almıştır. Grenoble/Fransa kamusal aktiviteler ve etkinlikleri ile 2011 yılında ödül alan kentlerdir. 2012 yılında 99 kent arasından, Berlin/Almanya birinci olmuştur. Nantes/Fransa ve Stockholm/İsveç diğer iki finalist kent olmuştur. 2013 yılında ise Berlin/Almanya birinci olurken, Fransa’da Nantes ve İsveç’de Stockholm erişilebilir kent ödülüne finalist olan kentler olarak adlarını yazdırmışlardır. Ayrıca Gdynia/Polonya ulaşım ve ilişkili diğer alt yapı alanında; Bilbao/İspanya ICT-Enformasyon ve İletişim Teknolojileri alanında yaptığı uygulamalarla; Pamplona/İspanya yapılı çevre ve kamusal alan uygulamalarıyla; Tallaght/İrlanda erişilebilir servisler ve etkinliklerle ödül almış kentlerdir [15].

Erişilebilirlik ödülünü 2014 yılında, Gothenburg/İsveç birinci; Grenoble, Fransa ikinci; Poznań/Polonya üçüncü olarak kazanmıştır. Dresden/Almanya; enformasyon ve iletişim teknolojileri alanında; Burgos/İspanya kamusal servisler ve etkinlikleri ile ve Malaga/İspanya ise ulaşım ve ilgili alt yapı alanında özel ödüle layık görülmüşlerdir. Dresden engelli bireylerin bağımsız olarak ve güvenle kentte seyahat etmelerini sağlamak amacı ile interaktif harita ve şehir rehberi hazırlamışlardır. Ayrıca görme engelli bireyler için BLIS (Blind Persons’ Informatin System) bilgi sistemi

ile küçük taşınabilir bir alet ve tüm otobüs ve tramvaya yüklenen bir sistemle; birey bilgisayardan ineceği ve bineceği durakları sürücüyü bildirebilmekte ya da sesli olarak otobüs ve tramvay hatları hakkında bilgi alabilmektedir [16].

2015 yılı için Avrupa’nın en erişilebilir kenti ödülü Boras/İsveç’e verilmiştir. Helsinki/Finlandiya ikinci erişilebilir kent olurken, Ljubljana/Slovenya 3. lük ödülü almıştır. Ayrıca Lograno/İspanya yapılı çevre ve kamusal alanlarda; Budapest/Macaristan ulaşım politikaları ile; Arona/İspanya ve Luxembourg kamusal servisler ve etkinlikleri ile ödül almıştır [17].

Birleşmiş Milletler Engelli Hakları Sözleşmesi’ni imzalayan ve tarafı olarak Türkiye de kentlerini erişilebilir yapma konusunda hukuki, insani, etik sorumluluk almıştır. Herkes için tasarım ya da evrensel tasarım ilkelerinin uygulanması kentleri daha yaşanabilir ve erişilebilir ideal kente yaklaştıracaktır. Avrupa Birliği’nin “Erişilebilir Kentler Ödülü” aynı zamanda tüm kentlerin bilgi ve deneyim paylaşımı ile ilham veren örneklerin sunulması açısından önemlidir. 2014 yılının birincisi Gothenburg’un en önemli seçilme gerekçesi, tüm kamu yapıları ve mekânlarının herkes tarafından kullanılacak biçimde planlanmış olmasıdır. Her vatandaş toplum yaşamında yer alarak aynı fırsata sahip olmalıdır ve “Gothenburg vatandaş olmanın gurur duymalıdır” felsefesi ile herkes için sürdürülebilir ve erişilebilir bir kent yaratma yaklaşımı benimsenmiştir [18].

Engelleri her ne olursa olsun tüm insanlar eşit kullanım hakkına sahiptir ve bağımsız hareket etme özgürlükleri vardır. Kentte erişilebilirlik konusunda karşılaşılan sorunların azaltılması ya da kentte erişilebilirliğin olması için; bireyin konutundan dışarı çıktığı andan itibaren yollar, sokaklar, kaldırımlar, ulaşım araçları dahil olmak üzere gideceği hedef noktasına kadar geçen sürede ve o alanda geçireceği zaman diliminde ulaşım, hareket, oturma, dinlenme, aktivitelerde yer alma gibi durumlarda sorunsuz ve herhangi bir engelle karşılaşmadan gerçekleştirmelidir. Bu nedenle bu mekânların boyutları (genişliği, yüksekliği), yüzey özellikleri, eğimi ve bitkisel tasarımı (bitkilerin kök, gövde yüksekliği, meyve, diken gibi tüm özellikleri) mekânların engelsiz olmalarını önemli oranda belirlemektedir. Ayrıca genişlik, yükseklik, hacimsel özelliklerin yanı sıra döşemede yüzey özellikleri (bozuk, kaygan vb. olma durumu) ile bireyi yönlendiren, uyarıcı, bilgi veren donatı ve levhaların (sesli, görsel grafiksel) varlığı da önemli belirleyicidir. Erişilebilirliğin sağlanmasında mekânsal özelliklere ilişkin 5 temel bileşenden söz edilmektedir [19].

1. Genişlik: Engelsiz ve yeterli genişlik
2. Alan: Engelsiz ve yeterli alan
3. Yükseklik
4. Yüzey (döşeme)
5. Bildirişim: Gerekli yönlendirme ve uyarı işaretleri

Avrupa Kentsel Şartı ideal kenti şöyle tanımlamaktadır: “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 [20].

Uygun mekânların tasarımı kadar izleme de önemlidir. Kentli, sokakların ya da kentsel alanların erişilebilir olması için gözlem, uyarı ve önerilerini yerel yönetimlere yapabilmektedir. Örneğin Vancouver’da herhangi bir yaya yolunun rampaya ihtiyacı olduğunu düşünen kişiler, Belediye’de bunlar için ayrı olarak tahsis edilmiş bir telefon

numarasını arayarak bunu bildirebilmektedir. Özellikle; okul, otobüs durakları, meydanlar ve alışveriş alanlarında öncelik tanınmaktadır. Engelsiz kentleri kullananlar yalnızca engelli birey değil, aileleri ve arkadaşlarını da ilgilendirmektedir. Dolayısı ile yapılacak iyileştirmeler yalnızca engelli nüfusu değil toplumdaki tüm bireyleri etkilemektedir [21].

Engelsiz mekânlar ve ürünler tasarlanmasında öncelikle bilgi kaynağı insandır. Farklı yetilere sahip bireylere ilişkin kapasiteleri ve özellikleri hakkında bilgi sahibi olmak temeldir. Toplumdaki bireyin temel davranış, algı ve hareket özellikleri öncelikli kaynaktır. Küçük bebekli ebeveyn (anne/baba, bakıcı vb.); yük/eşya taşıyan ya da geçici yaralanma, kırık vb. durumu olan birey ve yaşlı bireyler iyi tasarlanmış yaya alanından veya mekândan yararlanabilir. Benzer şekilde görme gücünü çeken bir birey uygun aydınlatma ile uygun ölçü ve renkteki bir tabelayı rahat okuyabilir. Tüm bireyler iyi aydınlatma ile hem güvenli hem de mekânı daha kolay algılayabilmesi ile aynı aydınlatmadan aynı oranda fayda sağlayabilir [22, 23].

Deneyimler ve iyi uygulamalar, kentin erişilebilir olması için “engelsiz tasarım”, “herkes için tasarım” ya da “evrensel tasarım” isimleri ile anılan ve insanı temel alan tasarım kriterlerinin uygulanması ile gerçekleşmektedir. Ron Mace (1941-1998), Evrensel Tasarım Merkezi kurucusu ve program direktörü, evrensel tasarımda 7 ilke tanımlamıştır. Bunlar, herhangi bir ürünü (araç, alet veya bir kentsel mekân) tasarlarlarken herkes tarafından kullanılacak olmasına, eşitlik ilkesine uyulması gerektiğini savunmaktadır. Bu ürünün farklı birey ve ihtiyaçlara göre değişebilir esneklikte, yalın, anlaşılabilir; kaza gibi durumlara imkân vermeyecek hatalara tolerans göstererek güvenliği sağlayacak; en az fiziksel efor harcanarak mekânın ve insan ölçüsünün esas alınmasını önermektedir [24]

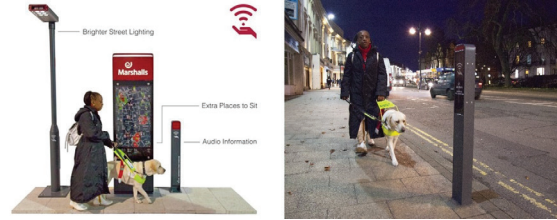
Avrupa’da herkes için erişilebilir kent yaklaşımının temelinde evrensel tasarım ilkelerinin, tasarım ürünü olarak kentin planlama ve tasarımında uygulanması önerilmektedir. Ayrıca süreklilik, ilgili personelin ve kamunun bu konuda eğitilmesi, bu konunun çözümü konusundaki ısrarlı ve kararlı politikaları önemlidir. Örneğin İsveç’in Stockholm kentinde, “herkes için erişilebilir kent Stockholm” hedefi için 1999’da başlayan çalışmalar, 2010 yılında resmi olarak planlamaya alınmış ve 2030 yılı için yirmi yıllık politika ve eylem planları oluşturulmuştur [25]

Özellikle görme engelliler için farklı kentlerde uygulanan ve teknolojik olanaklardan yararlanılarak geliştirilen uygulamalar; bireyin bağımsız olarak kentsel mekânlarda rahatlıkla hareketliliğine imkân vermektedir. Bu uygulamalardan bazıları aşağıda açıklanmaktadır. Örneğin; engelli bireyler için kentleri daha uygun hale getirebilmek adına tasarlanmış sokak mobilyaları, Londra Tasarım Müzesi’nde (London’s Design Museum) “Yılın Tasarımları Sergisi”nin bir parçası olarak sergilenmektedir [26]

• Duyarlı Kent Mobilyaları (Responsible Street Furniture)

Engelleri farklı olan yayaları tespit etmek ve yolculuklarını daha kolay ve güvenilir bir hale getirmek için dijital teknolojiyi kullanmaktadır. Bir grup için oturma alanının fazlalığı avantaj olurken bu durum kaldırım genişliğini azalttığı için başka bir kullanıcı grubu için dezavantaj yaratabilir. Bu nedenle uyarlanabilir bir çözümün parçası olarak kayıtlı kullanıcıların kişisel elektronik cihazlarını algılayan bir sistem oluşturulmuştur (Şekil 1). Kullanıcı gereksinimlerine cevap verecek ve onları algılayabilen mobilyalar; aydınlatma seviyesi ayarlanabilir

sokak lambaları, katlanabilir olarak monte edilmiş koltuk, geçiş süresi uzatılmış yaya geçitleri, ışıklı ve konuşan işaretler gibi örneklenebilir. İlk olarak kişiler web sitesi yardımıyla engel durumlarına göre ihtiyaç duyulan hizmetler seçilmektedir. Dolayısıyla akıllı telefonlardaki bluetooth sensörleri, tablet ya da “fob” adı verilen aletler ve seçilen işlevleri etkinleştirmek için sokak mobilyalarındaki sensörler ile birlikte çalışmaktadır. Bu sistem ayrıca turistler için farklı dillerde hizmet vermektedir [27]



Şekil 1. Duyarlı Kent Mobilyaları [27]

• Yol Çalışmaları İçin Dokunsal Ögeler (Sight Line)

Görme bozukluğu olan kişilerin çevrelerini daha iyi algılayabilmeleri için kamusal alanlarda dokunsal yol çalışması işaretleri ve bariyerler kullanılarak onlara yardım etmek amacı ile “sight line” adı verilen “işaret çizgisi” olarak da dilimize çevrilebilecek uygulamalarla bilgilendirme ve uyarıcı hatlar tasarlanmıştır [27] (Şekil 2).



Şekil 2. Yol çalışmalarını uyarı amaçlı yapılan bilgilendirici/uyarıcı dokunsal öğeler [27]

SONUÇ

Tüm kentin farklı özellik ve yetiye sahip tüm bireyler tarafından uygun hale getirilmesi öncelikle bir “etik” ve “vizyon” meselesidir. Özellikle kamusal alanların tesis, bakım, yönetim konularında sorumlu yerel yönetimlerin idari kadrolarından bu etik görevi yerine getirebilecek vizyon, altyapı ve bilgi birikiminin olması önemlidir. Günlük siyasi kararlarla yapılan programların etkin ve etkili olması elbette ki beklenemez. Vizyon sahibi karar vericilerin, otoritelerin planladığı etik görevlerin gerçekleşmesini sağlayacak teknik kadrolarında “bilgi” ile donanmaları gerekmektedir. Gerekli bilgilerle hazırlanmış tasarım rehberlerine uygun planlama, tasarım ve uygulamaları yapılmış yapı çevre, bu alanların uygun kullanılması için empati kurabilen duyarlı bireylerden oluşması kısaca “toplum farkındalığı”nın yaratılması önemlidir. Kaldırımı, rampası ve engelli işareti teknik şartlara uygun olarak tasarlanmış alanların işlerliği ancak bu alanlara park etmeyen, kaldırımlarda yayaya engel olmayan, empati yeteneği gelişmiş ve farkında olan bireyler ile gerçekleşecektir. Bireyin yanlış tutum ve davranışları sonucunda engelli bir birey için doğacak sonuçları hatırlatmak ve farkındalığı güçlendirmek için ülkemizde ve yurtdışında yapılan uyarıcı ve yaratıcı örnekler Şekil 3’de ve rilmiştir.



Şekil 6. Mobil konteynerlerde park [38]



Şekil 7. Mobil park - Matadero Madrid, İspanya, 2011 [39]

Trafiği durultan uygulama örnekleri: Hollanda'da başlayan ve tüm Avrupa kentlerinde görülen araç hızını kesen tasarım ile yaya, çocuklar için oyun olanağı sağlayan güvenli, konforlu sokak uygulamaları "paylaşımlı sokak" ya da "oyun sokağı" olarak dilimize çevrilebilen "woonerf" örneği Şekil 8'de verilmiştir.



Şekil 8. Woonerf uygulaması [40]

Önemli bir diğer konu da teknolojinin kullanımınıdır. Özellikle genç kuşak için enformasyon, internet ve bilişim teknolojileri pratik ve uygulanabilir olmasına karşın ülkemizde teknolojiye aşina olmayan bireylerin de olabileceği ve bu durumun da mevcut hizmetlerin ve servislerin erişimini kısıtlayabileceği öngörüsü ile teknolojinin kullanımında yalınlık, sadelik ve anlaşılabilirliğin önemli olduğu unutulmamalıdır.

"Erişilebilir Kent" kavramını dar bir kapsamda engellilerin de düşünülerek tasarlandığı kentler olarak algılamak yanlıştır. Herkes için erişilebilir kent; toplumda yer alan her bir bireyin hem sosyal yaşama katılabileceği hem de bağımsız olarak hareket edebileceği huzurlu ve güvenli olarak dışarı çıkma isteğini arttıran ekolojik ve daha yeşil bir çevrede hizmetler sunan kent olarak tanımlanmaktadır. Ülkemizde çeşitli yerel yönetimlerin engelsiz kent olarak takdir edilecek çabaları ve uygulamaları (İstanbul, Konya, Ankara vb.) görülmekle birlikte yapılan bu uygulamalar, kentin belirli alanları ile sınırlı kalmaktadır. Herkes için erişilebilir kentleri yaratmak mesleğimizi ve bu kentlerde yaşamak da yaşamı daha anlamlı kılacaktır.

KAYNAKLAR

- [1] TSE, 1998. TS 12460 Şehir İçi Yollar - Raylı Taşıma Sistemleri Bölüm 5: Özürlü ve Yaşlılar İçin Tesislerde tasarım Kuralları. Türk Standartları Enstitüsü ICS 03.220.30.
- [2] TSE, 1999. TS 12576 Şehir İçi Yollar- Özürlü ve Yaşlılar İçin Sokak, Cadde; Meydan ve Yollarda Yapısal Önlemler ve İşaretlemelerin Tasarım Kuralları. Türk Standartları Enstitüsü. ICS 11.180;91.040.30;93.080.30.
- [3] Accessible Street Design. The City of Vancouver Engineering Services (Erişim: 02.11.2015).
- [4] Accessibility for the Disabled: A Design Manuel for a Barrier Free Environment. Web sitesi: <http://www.un.org/esa/socdev/enable/design> (Erişim: 09.11.2015).
- [5] ADA Accessibility Goudlines for Buildings and Facilities. Web sitesi: <http://www.access-board.gov/addag/htm/adag.htm> (Erişim: 01.11.2015).
- [6] Guidelines on Accessibility in Urban Areas DFID, Department of International Development. Enhanced Accessibility for People with Disabilities Living in Urban Areas (By C Venter, et al, pdf doc). Web sitesi: <http://www.globalride-sf.org/images/DFID.pdf> (Erişim: 08.11.2015).
- [7] ODPM-Office of the Deputy Prime Minister now the Department for Communities and Local Government, 2003. Planning and access for Disabled People: A Good Practice Guide. London.

- [8] Kaplan, H. ve Öztürk, M. 2004. Engelliler, Kamu Mekânı ve Engelsiz Tasarım: Kamusal İç Mekânlarda İrdelenmesi İçin Bir Çerçeve. *Planlama Dergisi*, 2004/2.s.67-74.
- [9] WHO, 2007. *Global Age - Friendly Cities: A Guide* World Health Organization Ageing and Life Course, Family and Community Health. Web sitesi http://www.who.int/ageing/publications/Global_age_friendly_cities_Guide_English.pdf, ISBN: 9789241547307, Printed in France.
- [10] Özcebe, H., 2008. Halk Sağlığı ve engellilik Yaklaşımı. *Engelli Dostu Belediye Sempozyumu 27 Mayıs 2008*. Hacettepe Üniversitesi Tıp fakültesi Halk Sağlığı AnaBilim Dalı ve Keçiören Belediyesi İşbirliği İle düzenlenen Sempozyum Kitapçığı. S: 1-15. Ankara.
- [11] 5378 Sayılı Engelliler Hakkındaki Kanun. Web Sitesi: <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.5378.pdf> (Erişim Tarihi: 10.09.2015).
- [12] Türkiye Özürlüler Araştırması, 2002. Web sitesi: www.tuik.gov.tr/IcerikGetir.do?istab_id=14. 5378 Sayılı Engelliler Hakkındaki Kanun (Erişim Tarihi: 12.10.2015).
- [13] Başer, T., 2008. Kentte Engelli Yaşam. *Engelli Dostu Belediye Sempozyumu 27 Mayıs 2008*. Hacettepe Üniversitesi Tıp fakültesi Halk Sağlığı Anabilim Dalı ve Keçiören Belediyesi İşbirliği İle düzenlenen Sempozyum Kitapçığı. S: 16-24. Ankara.
- [14] Cervero, R., 2005, *Accessible Cities and Regions: A Framework for Sustainable Transport and Urbanism in the 21st Century*, Working Paper UCB-ITS-VWP-2005-3, UC Berkeley Center For Future Urban Transport.
- [15] European Union, 2013. *Access City Award 2013. Inspiring EU Cities to Become More Accessible*. Publication Office Of The European Union. DOI: 10.2838/41147, ISBN-978-92-79-28190-7. Luxembourg. Printed in Belgium.
- [16] European Union, 2014. *Access City Award 2014. European Cities Responding to Accessibility Needs of All Citizens*. Publication Office Of The European Union. DOI: 10.2838/53461, ISBN- 978-92-79-36165-4. Luxembourg. Printed in Belgium.
- [17] European Union, 2015. *Access City Award 2015*. ISBN 978-92-79-46054-8. European Union. Printed in the United Kingdom.
- [18] City of Gothenburg, 2014. *A City Accessible For Everyone*, Gothenburg. Web sitesi: <https://goteborg.se/wps/wcm> (Erişim tarihi: 06.10.2015).
- [19] Koca, C., 2010. *Engelsiz Şehir Planlaması Bilgilendirme Raporu*, İstanbul.
- [20] TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi, Avrupa Kentli Hakları Deklerasyonu, www.mimarlarodasiankara.org/?d=964 (Erişim tarihi: 10.10.2015).
- [21] Eurocities, 2015. *Conference: Cities for Accessibility - Together Towards Barrier - Free Europe*. Web sitesi: www.eurocities.eu/eurocities/ (Erişim tarihi: 09.10.2015).
- [22] Sürmen, Ş., 2007. *Sakatlar ve yaşlılar İçin de Ulaşılabilir Bir Çevre. Uygulamalar, Ölçüler, Notlar, Öneriler*. İstanbul Çocukları Vakfı 1999. Türkiye Sakatlar Derneği Yayını, Cem Ofset Matbaacılık, Ankara.
- [23] Uslu, A., 2008. *Kentsel Tasarımda Engelli Dostu Yaklaşımı*. *Engelli Dostu Belediye Sempozyumu 27 Mayıs 2008*. Hacettepe Üniversitesi Tıp fakültesi Halk Sağlığı Anabilim Dalı ve Keçiören Belediyesi İşbirliği ile düzenlenen Sempozyum Kitapçığı. S: 58-76, Ankara.
- [24] Uslu, A., Shakouri, N., 2014. “Kentsel Peyzajda Engelli/Yaşlı Birey İçin Bağımsız Hareket Olanağı ve Evrensel Tasarım Kavramı”. *Kastamonu Üniversitesi, Orman Fakültesi Dergisi*, 2014, 14 (1) 7-14, Kastamonu.
- [25] City of Stockholm, 2010. *Stockholm, the City for Everyone-Twelve Years of the Project of Easy Access*. Traffic Administration. İsveç.
- [26] Dezeen 2015, Web sitesi: <http://www.dezeen.com/2015/05/03/responsive-street-furniture-ross-atkins-jonathan-scott-marshalls-designs-of-the-year-2015/> (Erişim tarihi: 13.11.2015).
- [27] Ross Atkin Associates, 2015. *Responsive Street Furniture*. Web sitesi: <http://www.rossatkin.com/wp/?portfolio=responsive-street-furniture> (Erişim tarihi: 08.11.2015).
- [28] Engelsiz Kent, 2015. Web sitesi: www.engelsizkent.org (Erişim tarihi: 03.10.2015).
- [29] Herkes için Erişilebilir İstanbul, 2010, www.erisilebiliristanbul.org (Erişim tarihi: 09.10.2015).
- [30] İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2010. *Herkes İçin Erişilebilir ve Kullanılabilir Fiziksel Çevre ve Yapılar İçin Ek Teknik Şartname*. Web sitesi: http://www.erisilebiliristanbul.org/calismalar/documents/ibb_ek_teknik_sartname.pdf (Erişim tarihi: 09.10.2015).
- [31] T.C. Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı Özürlü ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü, 2011. *Yerel Yönetimler İçin Ulaşılabilirlik Temel Bilgiler El Kitabı* (ed. H. Kaplan, Ü. Yüksel vd.) Gazi Üniversitesi ve Türk Standartları Enstitüsü Başkanlığının Katkıları ile Hazırlanmış Teknik El Kitabı. Anıl Matbaacılık Ltd. Şti. Ankara.
- [32] Dünya Engelliler Vakfı, Web sitesi: <http://www.devturkiye.org/> (Erişim tarihi: 09.10.2015).
- [33] Uslu, A. ve Shakouri, N., 2012. “Engelli Çocuklara Dost Oyun Alanı ve Dış Mekân Tasarımı”. *Erciyes Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*. Cilt: 28, Sayı: 5, Eylül 2012.
- [34] This Big City, 2015 *Pop-Up Planning: New Methods For Transforming The Public Process*. Web sitesi: http://thisbigcity.net/popup/planning_new_methods_for_transforming_the_public_process (Erişim tarihi: 11.10.2015).
- [35] Evans, S, P., Donnelly, B., Natata, R., 1993. *Accessible Landscapes Designing For Inclusion*. The Department of Plant Operations. San Fransisco State University. ISBN-o-9641244-0-8 San Fransisco.
- [36] Parkecycle Swarm. 2015. <http://n55.dk/MANUALS/PARKCYCLESWARM/PARKCYCLESWARM.html> (Erişim tarihi: 08.11.2015).
- [37] Funcheapsf 2015. *Parklets Tour of San Francisco*. Web sitesi: <http://sf.funcheap.com/parklets-tour-san-francisco-mission-dist/> (Erişim tarihi: 08.11.2015).
- [38] Dornob, 2015. Web sitesi: <http://dornob.com/transforming-trailers-into-mobile-urban-landscape-campers/> (Erişim tarihi: 09.10.2015).
- [39] Jeronimohagerman, 2015. Web sitesi: <http://www.jeronimohagerman.com/jeronimohagerman.com/Archipelago.html> (Erişim tarihi: 10.11.2015).
- [40] Branca, 2015. Web sitesi: <https://branca.wordpress.com/2014/05/06/news-tidbits-5614-inhs-wants-woonerfs/> (Erişim tarihi: 10.11.2015).