

## Sırrı Paşa (Fidangör) Yaya Bölgesinin Engelli Kullanımı Açısından Ulaşılabilirliğinin Değerlendirilmesi

Hazal Bengühan AKBAŞ<sup>1</sup> Ömer ATABEYOĞLU<sup>1\*</sup>

<sup>1</sup>Ordu Üniversitesi, Ziraat Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Ordu, TÜRKİYE

Geliş Tarihi (Received) : 12.02.2014 - Kabul Tarihi (Accepted) : 16.08.2015

### ÖZ

İnsanlar yaşam standartlarını sağlamak için barınma, eğitim, çalışma, sosyal, kültürel ve rekreasyonel imkânlarla ihtiyaç duyarlar. Bu imkânlar, aynı yaşam alanını paylaşan insanlar için aynı şekilde ulaşılabilirliğe sahip olmalıdır. Yaşanılan çevre herkese eşit fırsatları ve ulaşılabilirlik imkânlarını sunduğu zaman doğru şekilde tasarlanmış demektir. Engellilik, fiziksel veya duyuşal dezavantajlar nedeniyle bazı fonksiyonları yerine getirememektir. Engelli bireyler, kentsel fonksiyonlardan faydalanmalarını kısıtlayan pek çok etkenle karşılaşır. Ulaşılabilirlik, engelli veya engelsiz bireylerin kentsel fonksiyonlardan azami düzeyde faydalanabilmesini sağlar. Bu araştırmada Ordu ili kent merkezinde bulunan ve kentin önemli cadde ve yaya bölgelerinden biri olan Sırrı Paşa Caddesi'nin, engelli kullanımı açısından değerlendirilmesini amaçlamaktadır. Araştırmanın yöntemi saha araştırmasında yürütülen gözlem, inceleme ve tespitlere dayanmaktadır. Araştırma sonucunda ortaya konan bulgularda, alanda engelli kullanımını olumsuz etkileyebilecek eksik ve yanlış uygulamaların bulunmuş ve bu eksikliklerin giderilmesine yönelik öneriler geliştirilmiştir.

**Anahtar Kelimeler;** Engelli, engelli kullanımı, kent donatısı, peyzaj mimarlığı, uygulama standartları

## Evaluation of Attainableness of the Sırrı Pasha (Fidangör) Pedestrian Area in Terms of the Disable Persons

### ABSCART

The people need to opportunity of harboring, education, working, social, cultural and recreation. These opportunities have attainableness for all people that are using to same living spaces. The design is appropriate, when the living environments have equal opportunities for all people. Disability hasn't some abilities as physical and sensorial. Disabled people come across many factors that restrict to use urban functions. The attainableness provides to use maximum to urban functions by all people. The study have made in most busy street of Ordu City. The Sırrı Pasha Street is a pedestrian area. Aim of the study is evaluated to unstableness of Sırrı Pasha Street for disabled people and determined the current situation. Suggestions were given to make suitable for disable people. The study is based on observation and analysis in place. According to findings, there are incomplete and incorrect applications in the street. In result of the study suggestions were given.

**Key Words;** Disable people, disabled usage, urban equipments, landscape architecture, application standards.

İletişim Yazarı(Correspondence): Ömer ATABEYOĞLU. e-posta (e-mail): atabey6@hotmail.com

ISSN : 2147-6683

©2015 Hasan Kalyoncu Üniversitesi Güzel Sanatlar ve Mimarlık Fakültesi

## 1.Giriş

Günümüzde; engelli insanların yaşamlarını devam ettirebilmeleri için özel ihtiyaçlar duyması, toplumsal yaşamda onların farklılaştırılması ve ötekileştirilmesine sebep olmaktadır. Engelli insanların da her sağlıklı birey gibi sosyal hayatlarının olması gerektiği, buna ihtiyaç duydukları göz ardı edilmektedir. Dünyadaki her insan engelli veya sağlıklı ayrımı yapılmadan sosyal hayata aktif olarak katılma, bir yerden başka bir yere gitme, toplu taşıma araçlarını kullanma, kişisel gelişim ve toplum yaşamına katılma, kamu olanaklarından yararlanma, kültür ve spor etkinliklerine katılma, alış-veriş yapma, dışarıda yemek yeme, kamu kurumlarından hizmet alma hakkına ve özgürlüğüne sahiptir. Fakat Dünya'da ve Türkiye'de kamusal alanların planlaması ve tasarımında engelli insanların bu haklarını elinden alabilecek hatalar ve eksiklikler mevcuttur. Bu durum, sadece sosyal hayata katılma konusunda değil aynı zamanda engelli insanların psikolojisi üzerinde de problemler yaratabilir. Bir insanın engelli olması onun hiçbir şekilde toplumdaki ayrılaştırılmasına neden olmamalıdır. Bu sorunların önüne geçmek için yapılabilecek en doğru hamlelerden birisi toplumu bilinçlendirmek ve bu konuda gerekli eğitimi verebilmektir.

Engelli bireylerin sorunları insanlık tarihi kadar eskidir ve sadece engellileri değil yakın çevresini, ailesini ve toplumsal yapıyı ilgilendiren bir durumdur. Engellilerin fiziki, psikolojik, sosyal gelişmişliği de bir ülkenin gelişmişliği ile doğru orantılıdır (Pehlivanoğlu 2012). Hızla gelişen, büyüyen ve değişim gösteren kentler kullanılabilirlik ve ulaşılabilirlik sorunlarını da beraberinde getirmektedir (Yılmaz ve Yılmaz, 1997). Hatalı kentsel tasarımlar engelli bireylerin hayat şartlarını olumsuz etkilemektedir (Bekci, 2012). Temelde tüm çevre herkesin kullanımı için tasarlanır, ancak çoğu zaman engelli bireyler göz ardı edilir. Standartlara uygun olarak ve doğru ilkeler kullanılarak gerçekleştirilen tasarım tüm kullanıcıların aynı fonksiyonlardan aynı şekilde faydalanabilmesine imkan tanır (Yıldız 2003, ÖZİDA 2010, Olgun ve Yılmaz 2014). Engelli bireylerin yapıları fiziksel çevrelerden yararlanma hak ve özgürlüğünün en az toplumun diğer bireyleri kadar olduğu gerçeğinin kabullenilmesi, tasarım ve uygulama çalışmalarının engelli bireyler temel alınarak gerçekleştirilmesini zorunlu kılmaktadır (True ve Türel, 2013).

Engellilik; temelde normal yaşam gereklerine uyum sağlama ve günlük ihtiyaçlarını karşılamada güçlük çekmektir (Erdoğan 2010). Aynı zamanda, hem fiziksel ve psikolojik hem de sosyal problemleri beraberinde getiren bir durumdur. Sosyolojide engellilik, fiziksel şartlardan kaynaklı durumun sosyal çevre, bireylerin toplum içindeki rolleri, toplumdaki izole olma durumunu içermektedir. Doğuştan ya da sonradan kazanılmış engelliliğin sosyal anlamı, bireyin engelliliğe yönelik tepkilerine, o anki durumuna ve geleceğine nasıl baktığına, engelliliğin bireyin yaşamını nasıl etkilediğine ve toplumun engelliliğe bakış açısına göre şekillenmektedir (Burcu, 2002, Yılmaz ve Gökçe 2012).

"Engelli insan kime denir?", "Engelli insanların toplumsal ihtiyaçları nedir?", "Engel türleri nedir ve hangi durumlar engellilik hali getirir?" gibi sorularının cevaplarını bilmek, toplumsal yaşamda büyük bir farkındalık yaratır. Aynı zamanda, engelli insanların yaşam haklarına saygı duyulmasını ve onların da her sağlıklı bireyin sahip olduğu haklara sahip olduğu bilinciyle hareket edilmesinin önünü açar. Engelli ihtiyaçlarını karşılamak doğrultusunda uzlaşma oluşturmak ve tasarımlarda ortak hareketi sağlamak gerekirken engelli tanımları ülkeden ülkeye, hatta kurumlar arasında bile farklılık göstermektedir. Engellilik; Dünya Sağlık Örgütü (WHO), Birleşmiş Milletler (UN) ve Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) tarafından kendi faaliyetlerine yönelik olarak farklı şekilde tanımlanmıştır. Engellilik konularına ilişkin terimlerin standart hale getirilmesi ve verilerin karşılaştırılabilirliği için Dünya Sağlık Örgütü (WHO) terimlerin tanımlamasını yapmıştır (Özcan, 2008, Sürmen 1988);

Noksanlık; "Sağlık bakımından "noksanlık" psikolojik, anatomik veya fiziksel yapı ve fonksiyonlardaki bir noksanlığı veya dengesizliği ifade eder."

Engellilik; "Sağlık alanında "sakatlık" bir noksanlık sonucu meydana gelen ve normal sayılabilecek bir insana oranla bir işi yapabilme yeteneğinin kaybedilmesi veya kısıtlanması durumunu ifade eder."

## *Sırrı Paşa (Fidangör) Yaya Bölgesinin Engelli Kullanımı Açısından Ulaşılabilirliğinin Değerlendirilmesi*

Maluliyet; "Sağlık alanında "maluliyet" bir noksanlık veya sonucunda belirli bir kişide meydana gelen ve o kişinin yaş, cinsiyet sosyal ve kültürel durumuna göre normal sayılabilecek faaliyette bulunma yeteneğini önleyen ve sınırlayan olumsuz bir durumu ifade eder," şeklinde yapılmıştır.

Ülkemizde ise 7/7/2005 tarihinde 25868 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan, 5378 Sayılı Özürlüler (Engelliler) Kanununa göre engelli; "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 güçlükleri olan ve korunma, bakım, rehabilitasyon, danışmanlık ve destek hizmetlerine ihtiyaç duyan kişiyi tanımlar.

Sakatları Koruma Milli Koordinasyon Kurulu ve Türk Standartları Enstitüsü ise engelliliği ikiye ayırmıştır;

Geçici engelliler; Kronik ve geçici hastalıkları sonucunda hareketleri kısıtlanmış olan bireyler de bazı gereksinimlerinden dolayı kısıtlılıkları devam ettiği sürece engelli sayılmaktadır. Buna göre; dolaşım sistemi (Kalp, damar) rahatsızlıkları olanlar, sindirim ve idrar yolu hastalıkları sonucunda ameliyatlı ve yapay organ taşıyanlar, akciğer hastalıkları, nefes yolları rahatsızlıkları ve diyabeti olanlar, 12 yaşına kadar olan çocuklar ile 60 yaş üstü yaşlılar geçici engellilerdir.

Sürekli engelliler; Mevcut bulunan engelin süreklilik arz ettiği durumlardır.

1. Bedensel engelliler; Tekerlekli sandalye kullanan bedensel engelliler, yürüyebilen bedensel engelliler
2. Görme engelliler; Kısmi veya tam görme kaybı, görme bozukluğu, göz protezi kullananlar, renk körlüğü, gece körlüğü olanlar bu guruba girer.
3. İşitme engelliler; Tüm düzeltmelere rağmen işitme kaybı 25-70dB arasında olan ve yardımcı araçla işitmesini gerçekleştirebilenler "ağır işitenler". Tüm düzeltmelere rağmen işitme kaybı 70dB'den fazla olan, hiç işitme yetisi olmayanlar "işitme engelliler" olarak tanımlanır.
4. Dil ve konuşma engelliler; Herhangi bir nedenle konuşamayan ve konuşma zorluğu çekenler; işittiği halde konuşamayanlar, gırtlığı alınanlar, konuşmak için alet kullananlar, kekemeler, dil-dudak-damak-çene yapısı bozuk olanlar bu guruba girer.
5. Zihinsel engelliler; Çeşitli derecelerde zihinsel yetersizliği olanlar; zeka geriliği olanlar, Down Sendromu, Fenilketonüri (Zeka geriliğine yol açmışsa) bu guruba girer. Sürekli hastalığı olan engelliler; Sürekli bakım ve tedavi gerektiren hastalıklardır.

Diğer yandan 7/11/1982 de kabul edilen, 2709 Sayılı Kanunun 10. Maddesi gereğince herkes hiçbir ayırım gözetilmeksizin eşittir. 30/5/1997 tarihinde 23004 No'lu Resmi Gazetede yayımlanan 571 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Özürlüler İdaresi Başkanlığı (ÖİB) kurulmuş, daha sonra 633 sayılı Kanun Hükmündeki Karar (KHK) ile Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı bünyesinde Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü kurulmuş, 2011 yılı itibariyle de ÖİB kapatılarak bütün görev ve yetkileri Genel Müdürlüklere devredilmiştir. 1997 Yılında 3194 sayılı İmar Yasası'na "Fiziksel çevrenin engelliler için ulaşılabilir ve yaşanabilir kılınması için imar planları ile kentsel, sosyal, teknik altyapı alanlarında ve yapılarda Türk Standartları Enstitüsü'nün ilgili standartlarına uyulması zorunluluğu" getirilerek engellilere dair ilk yasal düzenleme gerçekleştirilmiştir.

Engelsiz yapılı çevrenin oluşturulması için; açık alanlar (kaldırımlar, rampalar, merdivenler, yaya geçitleri, taşıt park yerleri, açık ve yeşil alanlar, kent mobilyaları), binalar (bina girişleri, bina içi yatay dolaşım, bina içi dikey dolaşım), toplu taşıma hizmetleri (taşıtlar, bekleme – aktarma – indirme – bindirme yerleri, duraklar, istasyonlar) ile bilgilendirme, işaretleme ve duyumsanabilir yüzeylerin (bilgilendirme ve işaretleme, duyumsanabilir – hissedilebilir yüzey) ayrıntılı olarak düşünülmesi, tasarım ve uygulamaya yön verecek standart, ölçü, ilke ve kurallara uygun olarak oluşturulması gerekmektedir (OZIDA, 2010).

Bu çalışmanın amacı; Ordu İli genelinde engelli kişilere yönelik uygulamalara dikkat çekmek ve Fidangör Caddesi (Sırrı Paşa Caddesi)'nin, hem engelli kullanımı açısından uygunluğunu değerlendirmek, hem de şartların daha iyi hale getirilebilmesi açısından öneriler sunmaktır.

## 2. MATERYAL

Ordu, Türkiye'nin en kalabalık otuzuncu şehridir. 2014 itibarıyla 724.268 nüfusa sahiptir (TÜİK 2015). Kuzeyinde Karadeniz, güneyinde Tokat ve Sivas illeri, batısında Samsun, doğusunda Giresun ili vardır. Karadeniz Bölgesi'nin, Doğu Karadeniz bölümünde yer almaktadır. İlin kuzeyini Kuzey Anadolu dağlarının kıyı sıraları kaplamaktadır (Öztürk, 2011).

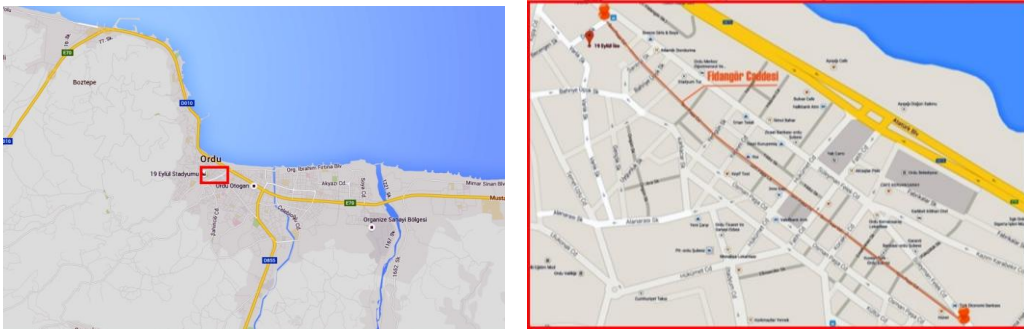
Ordu Kenti deniz kıyısı boyunca kurulmuş bir yerleşimdir ve kent içindeki yollar da çoğunlukla denize paralel olarak seyreder. Bu yollardan en popüler olanı kentin merkezinde yer alan Fidangör (Sırrı Paşa) Caddesi'dir. Sırrı Paşa Caddesi trafiğe kapalı olarak düzenlenmiş olup, alış-veriş, gezinti, buluşma ve toplanma alanı olarak değerlendirilmektedir. Halk arasında bu caddeye Fidangör Caddesi denilmesine karşın, bu cadde resmiyette Sırrı Paşa Caddesi olarak geçmektedir. Cadde yaklaşık 550m uzunluğunda 10m genişliğindedir.

Cadde, bugün Ordu'nun turizm ve ticaret açısından merkezi halinde bulunmaktadır. Kent merkezinde bulunması, Boztepe teleferik girişlerine ve Ordu sahiline yakınlığı konumunu daha da etkili bir hale kılmaktadır. Cadde, hafta içi ve hafta sonu yoğun bir kullanıma sahiptir (Şekil 1).

## 3.METOD

Çalışmada etüt, veri toplama, analiz ve senteze dayalı Peyzaj Araştırma Yöntemleri kullanılmıştır. Alanlar gezilerek örnekler fotoğraflanmış, ölçümler alınmış, olumlu ve olumsuz yönleri yerinde tespit edilmiştir. Çalışma alanı içerisine giren bölgedeki; aydınlatma, zemin kaplaması, çöp kutusu, işaret ve bilgi levhaları, oturma mekanları ve sınırlandırıcılar, kullanılan malzeme, kullanıldığı yer, kullanım amaç ve fonksiyonuna göre değerlendirilmiştir.

Çalışmanın ilk aşamasında; Fidangör Caddesi ve Engelli Kullanımı ile ilgili literatür taraması yapılmıştır. Ancak, literatür taraması sırasında Fidangör Caddesi ile ilgili yapılmış bir çalışmaya rastlanılmamıştır. Engelli kullanımı ve standartlarını değerlendiren literatürler ise derlenmiştir. İkinci aşamada; Fidangör Caddesi'ne ait güncel verileri elde edebilmek için yerinde ölçüm, gözlem ve değerlendirmeler yapılmış, fotoğraflar çekilmiş ve esnaf ile görüşülmüştür. Üçüncü aşamada; Ordu Engelliler Derneği ile görüşmeler yapılarak, Ordu İli'nde bulunan engelli vatandaşların sıkıntıları ve çözüm önerileri hakkında bilgi alış verişinde bulunulmuştur. Ayrıca; Türkiye Sakatlar Federasyonu ve TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu)'in en güncel verilerine ulaşılarak, caddenin engelliler açısından kullanımı hem güncel hem de objektif olarak değerlendirilmeye çalışılmıştır. Son aşamada ise, standartlar ve uygulamalar bazında alanda gerçekleştirilmesi gereken çalışmalar değerlendirilmiş ve öneriler getirilmiştir.



Şekil 1. Sırrı Paşa (Fidangör) Caddesi'nin Ordu Kenti içindeki konumu.

#### **4.ARAŞTIRMA BULGULARI**

##### **4.1. Caddenin Mevcut Durum Kullanımları**

Fidangör Caddesi boyunca, yolun her iki tarafında çeşitli amaçlara hitap eden ticarethaneler bulunmaktadır. Caddenin zemin döşemesinde beton küp taşlar kullanılmıştır. Cadde trafiğe kapalı olmasına karşın, caddeyi enine kesen ara sokaklarda trafik akışı devam etmekte, cadde belirli aralıklarla araç trafiği ile kesintilere uğramaktadır. Ara sokaklardaki yaya kaldırımlarında kullanılan döşemeler hem cadde ile hem de kendi içinde farklılıklar göstermektedir. Bazı ara sokaklara ait kaldırımlarda baskı beton tercih edilmiştir. Caddeyi kesen araç yollarında kimi yerde asfalt, kimi yerde kilit parke taş, kimi yerde ise cadde ile aynı küp taş zemin kaplaması kullanılmıştır.

Yol üzerinde yer yer oturma mekanları da mevcuttur. Oturma mekanları için kimi yerde gölgeli alanlar oluşturulmuştur. Oturma mekanlarında demir, ahşap ve betondan oluşan kent mobilyaları ve duvar üstü oturma birimleri tercih edilmiştir.

Fidangör Caddesi gibi araç trafiğine kapalı, yaya kullanımı açısından yoğunluğu bulunan caddelerin özellikle zemin konstrüksiyonu açısından sağlam bir altyapı ve materyale sahip olmaları beklenir. Ordu gibi yılın büyük bir bölümünü yağışlı geçiren bir bölgede ise alt yapının yanı sıra drenaj da büyük bir önem teşkil etmektedir. Fidangör Caddesi belirli aralıklarla araç yolu ile kesilmekte, her araç yolunun her iki kenarında kaldırımlar bulunmaktadır. Caddeyi kesen her araç yolu üçlü babalarla yaya yolundan ayrılmıştır. Zaman ve kullanımdan kaynaklı nedenlerle caddenin döşemeleri pek çok yerde bozulmuştur. Araç yolu ayırımında kullanılan babaların bir standardı bulunmamakla birlikte, benzer bozulma ve yoğun yıpranmaya maruz kalmışlardır.

Araç yolu ile kesişen yolların döşemesi de cadde ile aynı şekilde beton küp döşemedir. Ancak Fidangör Caddesi'ni kesen ara yolların bazıları kilit parke taş ile döşenmiş iken, bazı yollar asfalt kaplıdır. Cadde üzerinde belirli aralıklarla dikilmiş ağaçlar bir alle oluşturmakta, sert dokuyu yumuşatan bir etki sağlamaktadır. Fakat ağaç köklerinin toprak üzerine çıkması ile birçok ağacın gövdesinin çevresinde bulunan döşemeler bozulmuştur.

Caddenin başından sonuna kadar belirli aralıklarla aydınlatma, çöp kutusu, sigara izmarit kutuları, bitkilendirme ve araç yolu geçişlerinde babalar bulunmaktadır. Cadde üzerine yeni yerleştirilen çöp kutuları aynı standartlara sahiptir ve belirli aralıklarla cadde üzerine sağlıklı ve sollu olarak konumlandırılmıştır. Sigara izmarit kutuları ise yerleşim konusunda aynı standartlara sahip değildir. Caddenin belli bir bölümünde yol kenarlarında bulunan aydınlatma elemanları ile aydınlatma sağlanırken, bir kısmında ise tepe askısı şeklindeki aydınlatmalar tercih edilmiştir. Caddenin başlangıcı ve bitiminde araç yoluna bağlandığı noktalarda otobüs durakları ve telefon kulübesi de mevcuttur.

Caddenin Süleyman Felek Caddesi ile kesiştiği tarafında meydan görevi gören membran ile kapatılmış geniş bir alan bulunmaktadır. Alanda banklarla bir oturma ve dinlenme alanı oluşturulmuştur (Tablo 1).

**Tablo 1.** Sırrı Paşa Caddesi ve ara sokak bağlantılarından engelli kullanıcıları ve kentsel donatılara ilişkin görüntüler.

**Fonksiyon Caddeden görüntüler**

Döşemeler

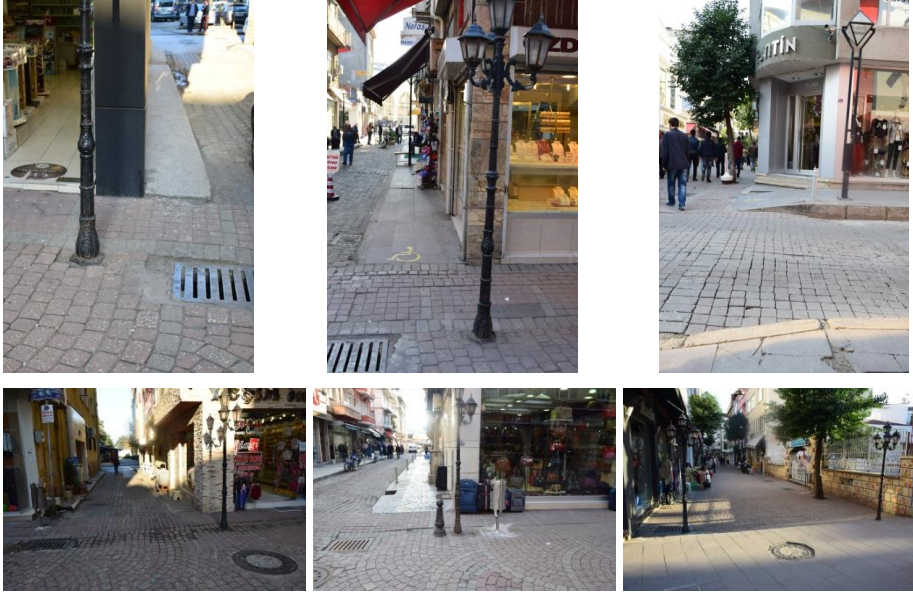


Çöp kutuları

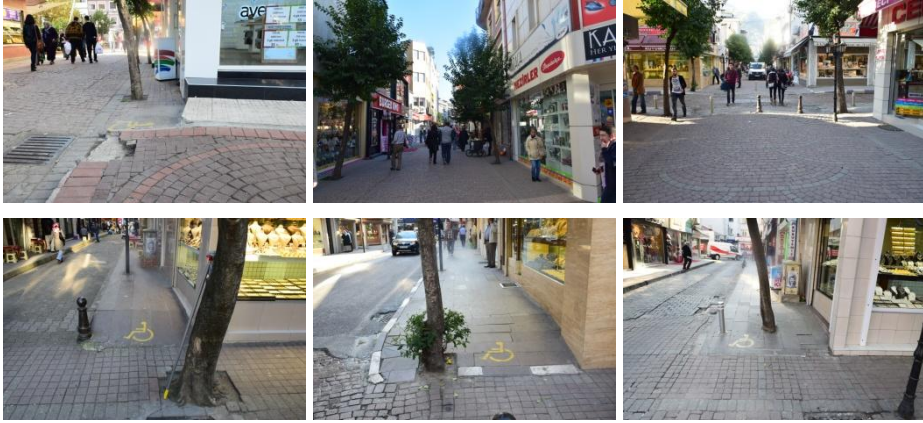


*Sırrı Paşa (Fidangör) Yaya Bölgesinin Engelli Kullanımı Açısından Ulaşılabilirliğinin Değerlendirilmesi*

Aydınlatma ekipmanları



Bitkilendirme



Babalar



Otobüs durağı



Telefon kulübesi

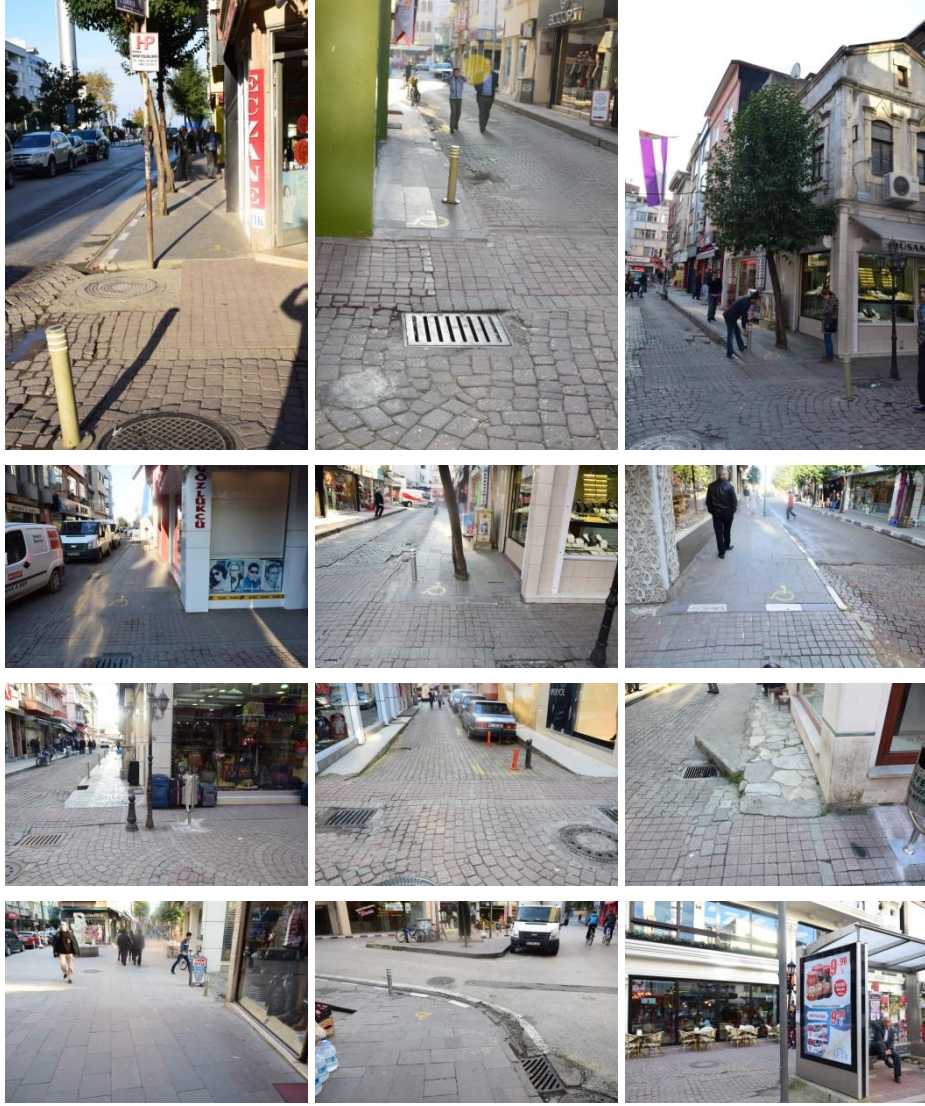


Oturma mekanları





*Sırrı Paşa (Fidangör) Yaya Bölgesinin Engelli Kullanımı Açısından Ulaşılabilirliğinin Değerlendirilmesi*



Kaldırımlar



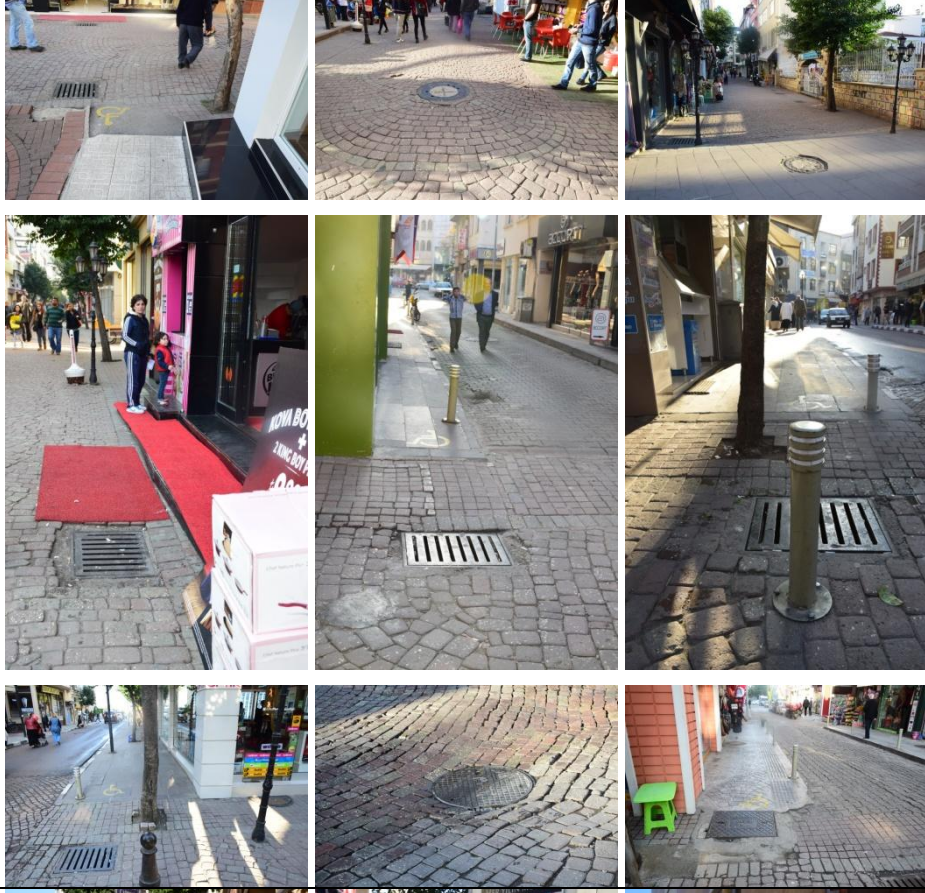
Duyumsanabilir yüzeyler

Rampalar



*Sırrı Paşa (Fidangör) Yaya Bölgesinin Engelli Kullanımı Açısından Ulaşılabilirliğinin Değerlendirilmesi*

Mazgal ve tyer altı iletim hatlarına ait kapakları



İşaret ve yön tabelaları





#### 4.2.Engelliler Açısından Ulaşılabilirlik İmkanları

Cadde kent merkezinde bulunduğundan yaya, otomobil veya toplu ulaşım araçları ulaşılabilir. Caddenin her iki ucunda otobüs durağı mevcuttur. Ancak, kentteki hiç bir toplu ulaşım aracında engelliler için yardımcı araçlar bulunmamaktadır. Ayrıca caddeye dik bağlanan ara yollardan da caddeye ulaşım söz konusudur. Cadde de engelli kullanıma yönelik tek uygulama, kaldırım geçişlerinde ve cadde girişlerinde yer alan engelli rampalarıdır. Ancak rampalar uzunluk, genişlik ve eğim açısından standart değildir. Bunun en önemli sebebi; araç yolu kenarlarında bulunan kaldırım genişliklerinin farklı olması ve hem yükseklik hem de zemin döşemesi bakımından standarda sahip olmamasıdır.

Cadde boyunca kullanılan döşeme kimi yerlerde bozulmalara uğramıştır. Bu durum engelliler kadar bir engeli olmayan bireyler için de sorun teşkil etmektedir. Çökmüş, yerin sökülmiş, muntazam yerleştirilmemiş ve boşta kalmış taşlar özellikle dikkatli olunmasını gerektirmektedir. Ayrıca, cadde ve caddeye bağlanan ara yollar ile kaldırımlarda kullanılan döşeme malzemesinin farklılık göstermesi, ani döşeme değişiklikleri de engelliler için sorunlara neden olacak önemli bir etkidir.

Cadde boyunca farklı tarzlarda çöp ve izmarit kutuları yer almaktadır. Çok sayıda çöp kutusu caddenin temizliğinin korunması açısından bir gerekliliktir. Çöp kutularının geçiş güzergahlarını ve engelli rampalarını engellememesi ve kaldırımları daraltıyor olmaması önemlidir. Caddedeki çöp kutuları bu açıdan engel teşkil etmemektedir.

Alan içerisinde yeterli düzeyde aydınlatma sağlanmış olması gece kullanıcılarına da olanak sağlaması ve güvenlik açısından önemlidir. Cadde farklı tarzlarda kullanılan aydınlatma ekipmanları caddenin yeterli miktarda aydınlatılmasını sağlamaktadır. Ancak, aydınlatma cadde boyunca homojenlik göstermemektedir. Cadde boyunca yer alan aydınlatma direkleri yolun kenarlarında konumlandırıldıklarından ulaşım açısından sorun teşkil etmemektedirler. Ancak, caddeye çıkan ara yolların kaldırımları üzerinde yer alan aydınlatma direkleri özellikle nispeten dar olan kaldırımlarda sirkülasyona engel teşkil etmektedir.

## *Sırrı Paşa (Fidangör) Yaya Bölgesinin Engelli Kullanımı Açısından Ulaşılabilirliğinin Değerlendirilmesi*

---

Yaya yolu ve kaldırımları araç yollarından ayıran ve sınırlandıran babalar farklı tarzlarda tercih edilmişlerdir. Babaların büyük çoğunluğu uygun yerlerde ve doğru işlevler ile kullanılmışlardır. Ancak, bazı babalar geçiş güzergahları üzerinde ve kaldırımları daraltacak ve kesik şekilde kullanılmışlardır. Yerinden sökülerek, devrilmiş olan babalar ise yatar durumda çok daha tehlikeli bir şekilde güzergahlar üzerinde yer almaktadır.

Caddenin her iki ucunda birer tane otobüs durağı mevcuttur. Bu duraklar standart durak tarzında olup, engelli kullanıcılarını yönelik artılar içermemektedir. Ancak yine de, çevresi ve üzerinin kapalı olması çevresel etkenlerden korunmayı sağlamaktadır. Ayrıca, durağın içindeki oturağın yanında tekerlekli sandalyenin girebileceği kadar genişlik bulunması bu anlamda kolaylık getiren bir özelliktir. Ancak duraklardan yola geçişte rampa düşünülmemesi durağa ve duraktan araca ulaşmayı zorlaştıran bir etkidir.

Güzergahta bulunan telefon kulübesi normal fonksiyonunu yerine getirmektedir. Ancak, engelli kullanıcı için ekstra özellikler barındırmamaktadır. Ayrıca ulaşılabilirlik açısından da sorunları mevcuttur. Yüksek bir kaldırımın üzerinde bulunmakla birlikte, engelliler için rampa bulunmamaktadır. Ayrıca, telefonların yükseklikleri standart ölçülerde olup, engelliler göz ardı edilmiştir.

Cadde trafiği kapalı bulunduğundan kaldırım yer almamaktadır. Ancak cadde boyunca bağlanan ara yolların kaldırımları mevcuttur. Bu kaldırımlarda, yolların genişliklerindeki değişimden kaynaklanan şekliyle bir standart mevcut değildir. Caddeye ulaşan kaldırımların hiç biri yeterince geniş değildir. Bazı kaldırımlar üzerinde yer alan aydınlatma direkleri ve ağaçlar kaldırımlardaki kullanım alanı daha da azaltmıştır. Bazı kaldırımlar engelli sandalyesinin geçmesine yetmeyecek kadar dardır. Kaldırımlardaki işgaller bu olumsuzlukları artırmaktadır. Ayrıca kaldırımlarda kullanılan döşeme malzemesinin farklılığı standartın sağlanmamış olması nedeniyle hem estetik, hem de fonksiyonel olarak sorun teşkil etmektedir.

Oturma mekanı, caddenin giriş kısmında yer almaktadır. Küçük bir cep parkı niteliğindeki oturma mekanı germe membran çatı sistemi ile gölgelendirilmiştir. Bu mekanda banklar ve duvar üstü oturma birimleri yer almaktadır. Caddeden yüksek kodda yer alan mekana engellilerin geçişini sağlamak için rampalar mevcuttur. Oturma birimleri yanına tekerlekli sandalyenin yanaşması için yeterli yere sahip olacak şekilde konumlandırılmıştır. Alan içerisinde aydınlatma, çöp kutusu gibi diğer kentsel donatılar da mevcuttur. Ayrıca caddenin sonunda, bir plastik objeyi çevreleyen duvar üstü oturma birimi mevcuttur. Cadde ile aynı kodda olan bu oturma yeri ulaşılabilirdir.

Alan içerisinde pek çok rampa mevcuttur. Hatta neredeyse tüm kod farklılıklarının, basamakların ve kaldırımların bulunduğu yerlerde rampalar da mevcuttur. Pek çoğu engelliler için olduğunu ifade eden tekerlekli sandalye işareti ile boyanmıştır. Ancak, rampaların pek çoğu standartlara uygun değildir. Bazı rampaların eğimleri, bazılarının genişlikleri uygun değilken, bazılarının ise geçiş güzergahı üzerinde engeller mevcuttur. Duyumsanabilir yüzey, renk farklılığı, kaymasının engellenmesi ve trabzan gibi detaylar neredeyse hiç bir rampada mevcut değildir.

Cadde boyunca doğal olarak pek çok mazgal, kanalizasyon, altyapı iletim hattı kapakları mevcuttur. Mazgal ve kapakların bazıları zeminde kod farklılığı oluşturmaksızın kullanılmışken, bir bölümü yükselti veya çukurluklar oluşturur şekildedir. Bu durum özellikle görme engelli bireyler açısından tehlike teşkil etmektedir. Bazı mazgallar ise rampaların önünde ve geçiş güzergahları üzerinde konumlandırılmıştır. Bu mazgalların bazılarında, geçiş güzergahına göre yerleşimlerinde yanlışlıklar mevcuttur. Mazgal kanalları geçiş güzergahına göre paralel yerleştirilmiş kapaklar tekerlekli sandalyelerin tekerlekleri için tehlike oluşturmaktadır.

Cadde bir yürüyüş alanı niteliğinde olduğundan çok fazla sayıda işaret ve yön tabelası bulundurmamaktadır. Mevcut olan tabelalar ise yükseklik ve konum açısından uygundur. Ancak, yer yer ticarethanelerin reklamlarını yapmak üzere kaldırım üzerine koydukları tabelalar ve reklam panoları yürüyüş güzergahı üzerinde yer almaktadır.

Kaldırımlar ve yürüyüş güzergahları üzerinde güzergahı kısıtlayan ve engelleyen pek çok etken mevcuttur. Ticarethanelerin dışarıya çıkardıkları nesnelere kaldırımı işgal ederek yürüyüş güzergahlarını olumsuz etkilemektedir. Çöp kovaları, askılar, reklam panoları, satışı yapılan ticari ürünler, sandalye, tabure gibi nesnelere en çok tespit edilenlerdir. Ayrıca elektirik ve telefon panoları da kaldırımı yer yer işgal eden ve daraltan önemli kentsel donanımlardır.

Cadde içerisinde duyumsanabilir yüzey uygulamasına yer verilmemiştir. Duyumsanabilir yüzeyler sadece, caddeye bağlanan ve ana güzergah olarak kullanılan yolun kenarındaki kaldırımında mevcuttur. Baskı beton olarak gerçekleştirilmiş olan uygulama duyumsanabilir yüzey özelliği taşımaktadır. Ancak renk olarak mevcut döşeme ile aynı olduğundan fark edilme sorunu mevcuttur.

Caddeye ulaşımı sağlayan yol üzerindeki otopark alanlarında engelliler için ayrılmış otopark alanı bulunmamaktadır. Trafiğin son derece yoğun olduğu ve park yeri bulma sıkıntısı yaşanan bir muhit olan alanda belirli aralıklarla engelliler için ayrılmış otopark alanları oluşturulmalıdır.

### **4.3. Caddenin Ulaşılabilirliğinin Geliştirilme Olanakları**

Öncelikli olarak caddeye ulaşabilmek için kullanılan vasıta ve güzergahların engellilere yönelik fonksiyonlarla doğru şekilde kurgulanmış olması gerekmektedir. Aksi takdirde cadde kendi içinde tüm ulaşılabilirlik olanaklarını sağlamış olsa dahi, geniş tabanlı bir katılım ve kullanım sağlaması mümkün olmayacaktır.

Buda kentin tüm fonksiyonlarıyla birlikte ulaşılabilirlik imkanlarını artırmasıyla mümkün olabilir. Kentsel donatıların ergonomik ve engelli kullanımına uygun tasarıma sahip olması, kentsel fonksiyonların engellilerin ihtiyaçlarını karşılayabilmelerine olanak tanıyan alan tasarımı detaylarını içermesi, kentsel toplu taşıma vasıtalarının da bu bütüne kendini adapte etmiş olması bütünsel bir yaklaşımla sorunun kökten çözülmesini sağlayacaktır.

Ulaşılabilirlik sorunlarının çözülmesi, çok boyutlu olarak ve engel oluşturabilecek tüm olgular ve tüm engel tipleri değerlendirilmesi ile mümkündür. Fiziksel engeller ve duysal engeller farklı tarzda çözümler gerektirmektedir. Her engel boyutu için farklı çözümler ile donatılmış kentsel mekanlar halkın her kesiminin aynı imkanlardan maksimum düzeyde istifade edebilmelerini sağlamak açısından önemlidir.

Alanın kendi içerisindeki kullanım eksiklikleri ve dezavantajları ise hem kentteki engellilerin sosyal yaşam içerisine dahil edilmelerinin önünü açacak, hem kentin en gözde ticaret ve gezinti mekanının kullanımını ve memnuniyeti artıracak, hem de kentsel prestij ve imaja olumlu katkılar sağlayacaktır (Tablo 2).

Öncelikli olarak döşeme hatasından kaynaklı bozuklukların giderilmesi ve döşeme farklılıklarının çözülmesi kullanım kolaylaştırmayı ve güvenliği getirecektir. Güzergah boyunca alana bağlanan ara yolların kaldırım kullanımlarının geliştirilmesi, rampaların standartlara uygun malzeme, eğim, genişlik, işaret ve güvenlik donatıları ile desteklenmesi önemlidir. Geçiş güzergahlarını engelleyen, ulaşımı kısıtlayan işgallerin giderilmesi tüm vatandaşların güvenliği ve engellilerin ulaşılabilirliğini sağlayacaktır.

Alan içerisindeki donatı elemanlarının engelli kullanımlarına uygun hale getirilmesi veya engellilere özgü alternatiflerine yer verilmesi gerekmektedir. Alandaki telefon kulübesinin duysal ve fiziksel engellilerin de faydalanabileceği şekle dönüştürülmesi veya mevcutların yanına alternatiflerinin de eklenmesi bu alandaki sorunu giderecektir. Oturma mekanlarının engellilerinde bu alandaki rekreasyonel imkanları değerlendirebilmesine olanak sağlayan

## *Sırrı Paşa (Fidangör) Yaya Bölgesinin Engelli Kullanımı Açısından Ulaşılabilirliğinin Değerlendirilmesi*

şekilde kentsel donatılarla zenginleştirilmesi engellilerin toplum içerisine adapte edilmesini sağlayacaktır. Cadde boyunca ve caddeye bağlanan ara yollarda duymasanabilir yüzeylerin renk, şekil ve güzergah olarak standartlarına uygun şekilde kullanılması ulaşılabilirliği artıracaktır. Ayrıca tüm kullanıcılar ve engellilere engel teşkil eden, kullanımı kısıtlayan ve güvenliği riske eden donatılar ve kullanımlar şekil, yer, sayı ve tasarım bakımından insan faktörü düşünülerek ya yeniden tasarlanmalı, ya da kaldırılmalıdır.

Caddede gerçekleştirilmesi gerekli düzenleme ve iyileştirmeler dışında cadde üzerinde bulunan işletmelere ulaşım da caddenin engelliler açısından kullanımını bütüncül bir yaklaşımla çözmeye ulaştıracak önemli bir olgudur. Bu nedenle işletmelerin girişleri de cadde kodunda olmalı, eğer kod farklılığı veya basamak mevcut ise, standartlara uygun rampalar ile desteklenmelidir. Ayrıca, işletme girişlerinde güzergahı tıkayan, daraltan veya görme engelli bireylerin farkedemeyecekleri sorunların bertaraf edilmesi hem fiziksel hem de duyuşsal engelliler için ulaşılabilirliği ve güvenliği destekleyecektir.

**Tablo 2.** Sırrı Paşa (Fidangör) Caddesi ve ara sokakların caddeye bağlantılarının engelli kullanıcıları açısından değerlendirilmesine ilişkin tablo (Eşkil 2011; Özcan 2008'den faydalanılmıştır).

KRİTERLER	Uluslararası Standartlar	TSE12576 Standardı	Fidangör Caddesi
<b>1 - ENGELLER</b>			
Engellenmemiş minimum yaya yolun genişliği	90 cm	150 cm	Uygun
Sabit engeller etrafındaki yükseltilmiş düzlem.	10 cm	–	Uygun
Sarkık bitki dalı ve levhalarının minimum alt açıklığı.	200 cm	220 cm	Kısmen Uygun
Mantarlar arasındaki minimum uzaklık	120 cm	–	Uygun
Çöp sepetlerinin ağız kısmının zeminden yüksekliği	90 – 120cm	90 – 120cm	Uygun
Sabit engeller üzerindeki uyarı işaretlerinin min.yüksekliği	140 cm	70 cm	Yok
<b>2 - TABELA ve LEVHALAR</b>			
Cadde isimlerini gösteren işaret levhalarının max. yük.	250 cm	–	Uygun
Sarkık levha ve reklam tabelaların minimum altaçıklığı	200 cm	220	Uygun
Harflerin karakter genişliği - yükseklik oranı	3/5,1/1	–	Kısmen Uygun
En küçük harftipi	0.15cm	–	Uygun
Karakter kalem kalınlığı – yükseklik oranı	1/5,1/10	–	Uygun
<b>3 – KENT MOBİLYALARI</b>			
Bankların oturma kısımlarının yerden yüksekliği ve sırt kısımlarının yüksekliği	45; 70cm	45; 70cm	Uygun
Telefon makinelerinin minimum alt açıklığı	70 cm	38 cm	Uygun Değil
Telefon makinelerinin yüksekliği	90 – 120cm	122cm	Uygun Değil
Telefon kabinleri önündeki yaklaşım alanları	85 x 120cm	–	Uygun
Ahize kablolarının minimum uzunluğu	75 cm	–	Uygun
Oturma elemanlarının derinliği	45-50cm	–	Uygun
Oturma elemanlarının yanında tekerlekli sandalyeli engelli için gerekli genişlik	90x90cm	–	Uygun
Oturma elemanları arasındaki mesafe	100 m	–	Uygun
Oturma elemanlarının önünde tekerlekli sandalyeli engelli için gerekli genişlik	150x150cm	–	Uygun
Çeşmelerde musluk yüksekliği	90-120 cm	–	Yok

<b>4 - YAYAYOLLARI</b>			
Kaldırım yüksekliği	7 – 15cm	3 – 15cm	Kısmen Uygun
Minimum engelsiz geçiş açıklığı	90 cm	150 cm	Kısmen Uygun
Çift yönlü geçiş için minimum genişlik	150 cm	150 cm	Kısmen Uygun
Erişilebilir yaya yollarında maksimum eğim	% 5	–	Uygun
Yol boyunca maksimum eğim	% 2	–	Uygun
Yüzey değişikliğindeki kot farkı	0.6 – 1.3cm	–	Kısmen Uygun
<b>6 - YAYA GEÇİTLERİ</b>			
Trafik adasının derinliği ve genişliği	150 cm; 150cm	160; 300cm	Kısmen Uygun
Sinyal butonunun zeminden maksimum yüksekliği	90 – 120cm	120 cm	Yok
<b>7 -OTOPARKLAR</b>			
Alanda bulunan otoparklarda engelli otoparkı			Yok
Yolcu indirme – bindirme alanlarının erişilebilir binalara maksimum uzaklığı	3000cm	2500cm	Uygun
Yolcu indirme – bindirme alanlarının minimum genişliği	360 cm	400 cm	Uygun
Yolcu indirme – bindirme alanlarının minimum uzunluğu	1600cm	700 cm	Uygun
<b>8.RAMPALAR</b>			
Rampaların minimum genişliği	90 cm	180 cm	Kısmen Uygun
Rampalarda maksimum eğim	% 9	% 8	Kısmen Uygun
Rampalarda sahanlık derinliği	120 cm	250 cm	Uygun
Rampa kenarlarında kullanılan tirabzan yüksekliği	90 – 140cm	80 – 90cm	Yok
Rampa başında ve sonunda uyarı işaretlemesi derinliği	–	150cm	Yok
<b>9-MERDİVENLER</b>			
Üst geçit ve merdivenlerde tek - çift yönlü geçişler için minimum genişlik	90 ; 150cm	180 cm	Yok
Bina dışındaki merdiven basamaklarının yüksekliği ve genişliği	15 ; 30cm	15; 33cm	Uygun
Merdivenlerde sahanlık kullanma yüksekliği	250 cm	180 cm	Yok
Merdivenlerde sahanlık derinliği	120 cm	200 cm	Yok
Merdiven ortasında tirabzan kullanma genişliği	300 cm	180 cm	Yok
Merdivenlerde tirabzan yüksekliği	90 – 140cm	80 – 90cm	Yok

## 5. SONUÇ

İncelenen bölgede donatı elemanlarından, kullanımı yerinde ve uygun olan örneklerin yanı sıra pek çok da olumsuz örnekler mevcuttur. Bu olumsuzlukların giderilmesi çoğunlukla yer değişimi veya küçük yapısal çalışmalarla çözülebilecek türdendir. Bazı elemanlar için bakım yapılması da fonksiyonun sağlanması için yeterli olacaktır. Ancak, pek çok durumda da engellilere yönelik fonksiyonların ve kullanım detaylarının oluşturulmadığı görülmüştür. Standartlar doğrultusunda eksikliklerin giderilmesi engelli sirkülasyonun devamlılığı açısından önemlidir.

Fidangör Caddesi ile ilgili temel sorun cadde boyunca devam eden altyapı ve kentsel donatılardır. Caddenin baştan sona uygun şekilde konumlandırılmış donatı elemanları ve engelli odaklı yardımcı ekipmanlar ile tasarlanması gerekliliği vardır. Geliş ve gidiş şeklinde ilerlemesi gereken duyumsanabilir döşemeler ve görme engellilerin yürütmesine uygun güzergahların uygun donatılar ile planlanarak hayata geçirilmesi gerekmektedir.



*Sırrı Paşa (Fidangör) Yaya Bölgesinin Engelli Kullanımı Açısından Ulaşılabilirliğinin Değerlendirilmesi*

---

Tüm bunların yanı sıra caddeyi aktif bir şekilde kullanan Ordu halkının ve esnafının, engellilerin de caddeyi aktif bir şekilde kullanabilmesi konusunda bir sosyal sorumluluk bilinci oluşturması gerekmektedir.

#### **6.KAYNAKÇA**

- Bekci, B., 2012. Fiziksel Engelli Kullanıcılar İçin En Uygun Ulaşım Akşalarının Erişebilirlik Açısından İrdelenmesi: Bartın Kenti Örneği. Bartın Orman Fakültesi Dergisi, Cilt: 14, Özel Sayı, 26-36.
- Burcu, E., 2002. Üniversite'de Okuyan Özürlü Öğrencilerin Sorunları: Hacettepe-Beytepe Kampusu Öğrencileri Örneği. Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi, 19 (1), 83-103.
- Erdoğan, H. N. Ö., 2010. Engelliler ve Ailelerinin Yaşadığı Sorunlar. Özel Eğitim Hakkı, 1635.
- Eşkil, Ö., Y., 2011. Engelliler İçin Dış Mekan Tasarım Özellikleri Bağlamında Ankara Kent Parklarının İrdelenmesi. Bartın Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Bartın.
- Olgun, R., Yılmaz, T., 2014. Parkların Erişilebilirlikleri Üzerine Bir Araştırma: Niğde Kızılelma Parkı Örneği. Artvin Çoruh Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi, Cilt: 15, Sayı:1, Sayfa: 48-63.
- Özcan, Y., 2008. Engelli Standartlarının Adana Kenti Açık ve Yeşil Alanlarında Analizi ve Uygulama Önerileri. Çukurova Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Adana.
- ÖZİDA (Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığı), 2010. Yerel Yönetimler İçin Ulaşılabilirlik Temel Bilgiler Teknik El Kitabı, Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığı, yayın no:49, Ankara.
- Öztürk, Ö., 2011. Pontus, Antikçağ'dan Günümüze Karadeniz'in Etnik ve Siyasi Tarihi, Genesis Yayınları, s.492, Ankara.
- Pehlivanoğlu, B., 2012. Turizm Yapılarında Engellilere Yönelik İç Mekân Tasarım Kriterleri. Engelsiz Turizm Sempozyumu, 27 Temmuz, Antalya.
- Sürmen, Ş., 1988. Tekerlekli Koltuktaki İnsanların Hayatından Tablolar ve Bir Mimarlık Kılavuzu, İstanbul Teknik Üniversitesi Makine Fakültesi Ofset Atölyesi, İstanbul.
- True, E., M., Türel, H., S., 2013. Yapılı Çevrelerin Fiziksel Engelliler Yönüyle Kullanılabilirliği: İzmir Kenti Örneği. Artium, Vol1, No1, 1-16.
- TUİK, 2015. Nüfus İstatistikleri. <http://www.tuik.gov.tr>, E.T: 07.08.2015.
- Yıldız, B., 2003. Engelliler İçin Dış Mekân Tasarım Özellikleri. Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Yılmaz, T., Gökçe, D., 2012. Kentsel Açık Ve Yeşil Alanların Engelli Bireylerin Sosyal Yaşamı Açısından Önemi. Engelsiz Turizm Sempozyumu, 27 Temmuz, Antalya.
- Yılmaz, H., Yılmaz, S., 1997. Kimlikli Kentleşmede Peyzaj Planlaması. Ankara Sempozyumu Bildiriler Kitabı, 347, Ankara.