

Engelliler, Kamu Mekanı ve Engelsiz Tasarım: Kamusal İç Mekanlarda İrdelenmesi İçin Bir Çerçeve*

Hülagü KAPLAN*, Mustafa ÖZTÜRK**

*Doç. Dr.
Şehir Plancısı,
Gazi Üniversitesi

**Endüstri Mühendisi

Bireylerin erişme ve kullanma hakkına göre mekan incelenmek istendiğinde ayırt edilebilen dört farklı mekan türü olan kamusal – yarı-kamusal – yarı özel – özel mekan'dan birincisinde –kamusal mekan'da – nüfusumuzun %10 dolayında bir kesiminin bu hakkını kullanma olanağını layıkıyla bulamadığı görülmektedir. Bu kesim hareket yeteneği ve/veya algılama ve kavraması fizyolojik, psikolojik veya anatomik yapı ve işlevlerinde belli kayıp dolayısı ile kısıtlı olan bireylerden oluşmaktadır. Temel anlamda i. ortopedik, ii. görme, iii. İşitme/konuşma, iv. Zihinsel engelli (veya özürlü) olarak nitelenen bu dört gruba, daha geniş anlamda yaşlılık, fiziksel veya anatomik olarak ilk bakışta anlaşılamayan sürekli hastalık dolayısıyla engelliler ile, hamile vb. belli bir süre için hareket yeteneğinde kısıtlılar da eklendiğinde, kentsel mekanları kullanmada engelli olanların oranının %10'dan daha büyük bir oranda olduğu açıktır.

Kentlerde kamusal mekanlar, kentin sosyal, ekonomik ve kültürel işlevlerinin gerçekleştirilmesinde önemli payı olan, kentin günlük yaşamının sahneleridir. Genelde, kentsel, kamu mekanı denildiğinde anlaşılan 'kentsel açık mekan' aslında kamu mekanının bir türünü tanımlayabilmektedir. Daha doğru bir tanım için "kamu" ve "mekan" kavramlarını kentsel işlevler ve hizmetler anlamında birbirleri ile belli bir sınıflandırma yoluyla ilişkilendirmek gerekmektedir.

Şöyle ki, mekan açık bir mekan veya kapalı bir mekan olabilir. Sokak, meydan ve parklar ilkinde, kamu hizmetinin görüldüğü binalar ise ikincisine ilişkindir. Dahası, kentlinin birlikte kullandığı, bir arada bulunduğu bazı kamusal mekanlar sabit değil, hareketli olabilir. Toplu taşıma taşıtları, mekansal anlamda buna örnektir.

Kentsel Kamusal Mekan: Sınıflandırılması ve İlişkileri

Buna göre kamusal mekanları kuramsal olarak açık-kapalı anlamında.

kamusal dış mekan

kamusal iç mekan olarak;

sabit – hareketli anlamında da,

sabit kamusal mekan

hareketli kamusal mekan olarak,

sınıflandırılabilir. Bunlar birbirleri ile ilişkilendirildiğinde, aşağıdaki tablo düzenlenebilir.

Tablo - 1: kamusal mekanın tanımı.

	A	H
D	DA	DH
İ	IA	IH

A: kamusal dış mekan S: sabit kamusal mekan
K: kamusal iç mekan H: hareketli kamusal mekan

* Gelecek sayıda incelemenin ölçütlerine örnekler üzerinden değinilecektir.

Kamu mekanları enerjinin korunumu ilkesine göre düzenlenmelidir. Enerji korunumu hem mekanın düzenlenmesinde, hem de bu mekanın bireyler (kentliler) tarafından kullanılmasında önemlidir.

DS (sabit kamusal dış mekan) için örnekler sokak, meydan, kentsel parklar; İS (sabit kamusal iç mekan) için kamu hizmetlerinin görüldüğü kurum, kuruluş binaları, raylı sistem istasyonları, kentlerarası otobüs terminali gibi ulaşım binaları; İH (hareketli iç kamusal mekan) için çeşitli toplu taşıma türlerinin taşıtları, iç mekanda hareketli merdiven, asansör örnekleri oluşturmaktadır.¹ DH (hareketli dış kamusal mekan) için bugünkü teknolojik gelişme evresinde bir örnek olmaması, bunun gelecek bir evrede de olmaması anlamına gelmemektedir. Bugün için özellikle kamusal iç ulaşım mekanlarında kullanılan hareketli bantların (yürüyen band, hareketli merdiven) gelecekte kamusal dış mekanlarda, özellikle yeni kentsel gelişme alanlarında kullanılabilme olasılığı bulunmaktadır.

Genel, kuramsal anlamda bir kentin (K) kamusal mekanları toplamı

$$K = [DS(DH) + İS(İH1) + İH2] + [YK + YÖ] + [Ö]$$

Olarak ifade edilebilir. Burada DH, DS'nin, İH1, İS'nin fonksiyonları olarak yer almaktadır. İH2 ise toplu taşıma taşıtlarıdır. Kentin kamusal mekanlarının bir bütün oluşturduğu [] ile belirlenmektedir. YK, YÖ, Ö: yarı-kamusal, yarı-özel, özel mekanları, ifade etmektedir.

Kamusal Mekanın Kullanımı ve İlişkilerine Yönelik Genel Kurallar

Kent mekansal bütünü kamusal mekanlarının düzenlenmesinde bu mekanların tanım ve ilişkilerine yönelik önemli genel kurallar aşağıdaki gibi belirlenebilir.²

- i. Kamu mekanı genelde algılanan kentsel mekanlardan ibaret değildir. Bugün için İH1 ve İH2'de bu kapsamda ele alınmalıdır; DH ise gelecekçi bir fonksiyon olarak düşünülmelidir.
- ii. Kentsel işlevlerde (S) mekanlar genel kural olarak amacı, (H) mekanlar ise araç'ı oluştururlar. Bu genel kurala istisnalar ekseninde dönel mekan gibi, söz konusudur.
- iii. Kamu mekanları belli bir veya birden fazla

işlevler için 'parça' lar olarak biçimlendirilip, düzenlenebilir. Ancak kentsel işlevlerin/hizmetlerin yerine getirilmesindeki amaç-araç ilişkileri nedeni ile biçimlendirilmeleri ve düzenlemelerindeki bir kural bu ilişkiler için kentsel tasarımın geçirgenlik ilkesi ve okunaklılık (anlaşılabilirlik) ilkesinin başından itibaren, erişebilirliğin ve kullanılabilirliğin azamileştirilmesi yönünden, tasarıma dahil edilmesi olmalıdır.

iv. Kentsel kamusal mekanlar bir süreklilik içinde düzenlenmelidir. Bu süreklilik kamu mekanlarının birbirini tanımlar ve tamamlar biçimde, belli durumlarda birbirine geçmeli konumlarda yer alacağından, birbirleri ile ilişkilendirmeleri her birinin projelendirilmesinde gözetilmelidir. Bu anlamda, bir bilişsel-davranışsal bileşen olarak okunaklılık, bir erişebilirlik bileşeni olarak, okunaklılığın yanında geçirgenlik önem kazanmaktadır (Kaplan, 1999). Bu genel kurala istisnalar ana gövde'den (omurga) dallanma'da ortaya çıkabilir. Örneğin, bir konut alanı dış mekan düzenlenmesinde mekansal özellik ve/veya mahremiyet amacı, bir kamu yapısına odaklanma ile dallanma 'çıkılmaz sokak' niteliğini gösterebilir. Ancak bu durumlarda da okunaklılık, mekanın anlaşılır kılınması anlamında, önemini yitirmemelidir.

v. Kamu mekanları enerjinin korunumu ilkesine göre düzenlenmelidir. Enerji korunumu hem mekanın düzenlenmesinde, hem de bu mekanın bireyler (kentliler) tarafından kullanılmasında önemlidir. Bilindiği gibi bireyin biyolojik yapısı enerjisinin korunumu ilkesini de içermektedir. Özellikle kentsel ulaşım mekanlarında enerji korunumu'na karşıt düzenlemelerin yer almamasına özen gösterilmelidir. Enerji korunumuna göre taşıyıcıya ikilemi durumunda, enerji korunumuna uygun mekansal düzenlemenin ölçütü bu mekanda yer alan arazi kullanımlarının ikilemin hangi tarafına yoğun kullanıldığından tanımlanmasından devşirilebilir. Bir kentsel hız yolu, toplu otopark giriş-çıkışı vb. taşıtla

¹ Mimarlıkta özellikle silindirik yapıların veya bir yapının belli bir kesiminin bir eksen etrafında dönel kütle olarak tasarlanması da İH örneğidir. Bu tür amaçlanan genellikle sabit manzara etkisinden, Panorama etkisine geçmekle ilgilidir.

² Kural belirlemesi bu çalışma için yapılmış olup, tartışmaya açıktır.

erişebilirliğin birincil olduğu durumlarda korunum, yakıt tüketimindeki performans, çevre hava kalitesi, gürültü ölçütlerine göre belirlenecek bir ölçüt ile, buna karşılık çevre kalitesi anlamında da hız yolu, belli bir kapasitenin üzerinde birim toplu otopark içermemesi gereken, kentsel merkez gibi yaya yoğun kullanım alanlarında korunum, yaya erişebilirliği ölçütleri ile belirlenmelidir. Bu kısaca, böyle bir alanda, yer alan bir yolun taşıtlara ayrılan (platform) kesiminin yaya karşıdan-karşıya geçişi için, yaya arzu hattına uygun biçimde, kesitte en kısa mesafe ile düzenlenmesidir. Enerji korunumu genel kuralına göre, Ankara’da örneğin Meşrutiyet Caddesi üzerinde yapılandırılmış yaya üst geçitleri, projelendirilmeleri aşamasından itibaren battaldır.

vi. Yine enerji, korunumu ve buna ek olarak, kullanım konforu yönünden dış mekan – iç mekan (DS – İS) ilişkisinde ve iç mekan’ın içindeki ve istasyon örneğinde olduğu ve iç mekan’ın kendi içindeki ve istasyon örneğinde olduğu gibi genel dolaşım/bilet katı (mezanin) peron katı (taşıt katı) ayrımı durumunda, bu katlar arası ilişkide (İS (İH1) ve İS-İH2) düşeyde asansör, lateral bağlantıda rampa veya rampa + hareketli merdiven düzenlemesi genel kural olmalıdır.

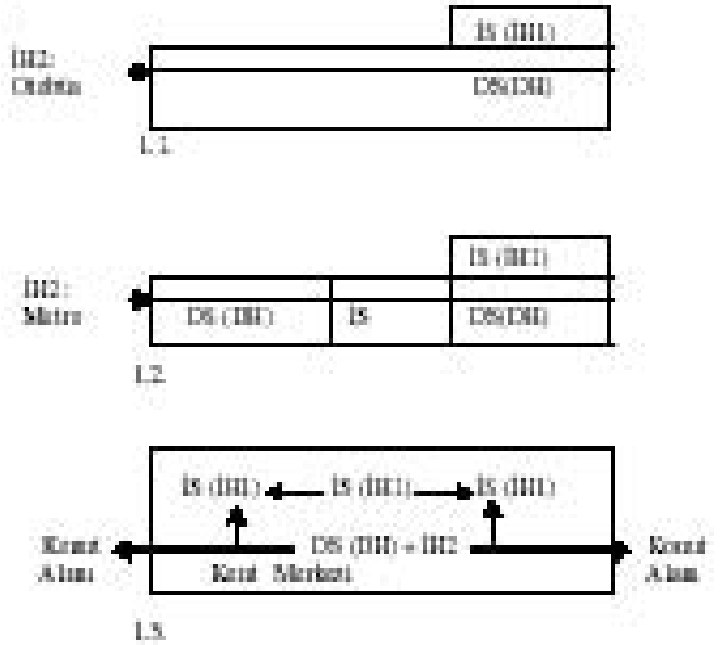
Kamusal Mekan İlişkileri ve Engelsiz Tasarım

Kentsel kamu mekanlarının birbirleri ile kavramsal ilişkileri aşağıdaki gibi şemalaştırılabilir (Şekil - 1)

Engelsiz bir kentlinin konutundan çıkarak, sadece metro’yu kullanarak, bindiği istasyondan önce, indiği istasyondan sonra birer yaya geçidinden geçtiği tek-yönlü bir yolculuk durumunda kamu mekanları ilişkileri şekil-2’de gösterilmektedir.

Şekil - 2’de engelsiz kentli için kaldırım bordür yüksekliği, kaldırım döşemesinin niteliği, yaya geçidinin niteliği, istasyon giriş-çıkışları, istasyon içinin döşeme, döşeme malzemesi, bilet gişesi/makinesi konumu, turnikeler, asansör/hareketli merdiven olup-olmaması, metro taşıtı giriş-çıkışı, taşıt içi düzenleme, varış noktasını oluşturan kamu binasının girişi, iç düzeni, kamu binası içi erişme koşulları, mekansal kullanım

anlamında bu kentliyi öncelikle mekansal kullanımda konfor düzeyi olarak ilgilendirmektedir. Örneğin, asansör/hareketli merdiven seçeneğinin işletimde olmaması durumunda seçenek olarak sabit merdiveni, diğer seçeneğe göre biraz daha fazla enerji harcayarak, kullanabilmektedir. Ancak, eğer yaya geçidi yaya üst geçidi olarak düzenlenmiş ise, belli bir risk olarak, bu geçit yerine eşdüzlemde yolun karşısına geçmesi olasılığı, enerji korunumu ilkesine göre, artmaktadır. Peki, bir engellinin aynı yolculuğu yapması durumunda, kamu mekanlarının düzenlenmesinde nelerin düşünülmesi ve genel çerçeve’de planlamaya, tasarım öğeleri ayrıntısında da kentsel tasarıma dahil edilmesi gerekmektedir? Örneğin görme özürlü bir engellinin standart işgörebilen



Şekil - 1: Kamu mekanlarının ilişkilerinin kavramsal gösterimleri.

- 1.1: Kentsel dış mekan – yüzeyde toplu taşıma – kamu binası.
- 1.2: Kentsel dış mekan – metro – iç mekan (istasyon + tünel) - kamu binası.
- 1.3: Konut alanı – kent merkezi – toplu taşıma – kamu binası. Burada işlevleri uyumlu iki kamu binası arasında askı – geçit (kablolu: sky way) olası ilişkisi de gösterilmektedir.



Şekil - 2: Konut – kamu binası (3) arasında metro ile yolculuğa göre kamu mekanları ilişkisi. G: yaya geçidi 1, 2, 3: iç mekanlar.

engelsiz bir kentliye göre şekil -2'deki yolculuğu gerçekleştirilmesi, mekan engelsiz tasarım çerçevesinde düzenlenmiş dahi olsa şu iki konuda farklılaşma göstermektedir:

- i. harcanan zaman artmaktadır
- ii. harcanan enerji artmaktadır.

Sözkonusu engellinin engelsiz kentliye göre bu yolculukta karşılaştığı işlem/destek bildirişim sayısı çok daha fazla olup, şekil-2 için tarafımızca 20 işlem/destek bildirişim olarak hesaplanmıştır.

Kamu mekanlarının engelliler için düzenlenmesinin tasarım öğeleri ayrıntılarında, yazının ilk bölümünde yapılan engelliler gruplamasına göre belli farklılıklar sözkonusu olabilmektedir. Ancak kamu mekanlarının birbirleri ile ilişkilendirilmesinde bu yazıda yukarıdaki altı genel kural'a (i – vi) uyularak yapılacak düzenlemeler engelsiz kentsel kamusal mekanların oluşturulmasında 'engelsiz tasarım' altı kuralını da içerdiği takdirde, engelli ve engelsiz tüm kentlilerin ortaklaşa mekansal kullanım paydası elde edilir. Bu altı kuralın beş'i :

- i. yeterli/gerekli genişlik
- ii. yeterli gerekli hareket alanı
- iii. yeterli / gerekli yükseklik
- iv. yeterli / gerekli yüzey
- v. yeterli gerekli yönlendirme ve uyarma'dır (Andaç, 1997; Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığı, I. Özürlüler şurası, 1999) Buna Polat (2002) yaşamsal olarak yeterli / gerekli estetik değerler 'i eklemiştir.

Kentsel Bütünleşme ve Engelsiz Tasarım

Kentsel kamu mekanlarının 'kamu'nun (toplumun) tüm bireylerinin 'hakça' kullanımı için ve yaşanabilir mekanlar olarak düzenlenmesi kentleşmenin bir gereği olarak görülmelidir. Böyle bir düzenlemenin bir tasarım öğesi olarak en basit bir örneği merdiven-rampa birlikteliğidir. Tasarımlanan mekanın kısıtlı olması durumunda vazgeçilmesi gereken merdivendir. Rampa eğiminin uygun/gerekli eğimi aşması durumunda 'yeterlilik/gereklilik' kapsamında düşey/yanal hareketli öğelere başvurulması düşünülmelidir. Bu erişilebilir ilkesine basit bir örnektir. Mekanın okunaklılığı (anlaşılabilirliği)'ne basit bir

örnek görme engelinin bastonu ile okuyabileceği biçimde, yönelimi sağlayan döşeme malzemesinde farklılığın düzenlenmesidir. Yaşanabilirlik, mekanın erişilebilir ve okunabilir düzenlenmesine ek olarak mekanın duyumunu ve belli gereksinimlerin giderilmesini de içermektedir. Bu da, çevre kalitesinin kalabalıklık-ferahlık, yeşil doku düzenlemesi, mikroklima gibi değerlere ek olarak, sanitasyon'u da içerdiği anlamına gelmektedir. Bu son söylenene basit bir örnek bir kentsel meydan'da veya bir parkta engelliler için tuvalet vb. öğelerdir. Ancak engellilerin gereksinimlerinin tasarım sürecinde yer alması mekansal ayrımcılık olarak tasarımlama anlamına gelmemelidir. Özel gereksinimi olan engelli kentlilerin köle-yurttaş, siyah-beyaz, gibi, kentsel mekanın düzenlenmesinde yer tahsisi ile tamamen ayrıştırılması, bugün, kamu mekanlarımızın düzenlenmesinde egemen proje anlayışı olan 'Modernist' konvansiyonel kentsel tasarım kadar hakkaniyet dışıdır ve kentsel bütünleşmeye aykırıdır. Bu aykırılık, kentsel ekolojik yaklaşımın, dolayısı ile kentsel sürdürülebilir gelişmenin özellikle eşdeğerlik ve katılım ilkelerinin gerçekleştirilememesindeki bir etkidir.

Engelsiz kentsel tasarım (barrier-free design) ve bunu izleyen evrensel tasarım (universal design) kentsel mekanların tasarımının bu mekanları tüm kentlilerin kullanabileceği, fiziksel bütünleştirme ve toplumsal bütünleşme yönünde bir tasarım olduğunu savunur. Her ne kadar engelsiz-tasarım adı altında olmasa da, konuya ilk eğilenlerden birisi insan-çevre ilişkileri ile kentsel çevre psikolojisi sahasında önemli bir araştırmacı olan J.Douglas Porteous'tur. Porteous mimarların ve plancıların mekanı çoğu kez bir 'görsel kurgu' olarak gördüklerini, kentsel mekanı kullanacakların gereksinim ve arzularını gözardı ettiklerini, bundan 33 yıl kadar önceki bir yazısında belirtmektedir (Porteous, 1971). Tasarım disiplinlerindeki dikkatlerinin kullanıcı ve kullanıcı-çevre ilişkisine çevrilmesi ve tasarımda form öğeleri ve form oluşturma çabalarının yerini 'canlı'yı, (kullanıcı'yı, kentliyi) ve çevre değerlerini gözönüne alan tasarımlara bırakması özellikle 1980'lerin sonundan itibaren sürdürülebilir kentsel gelişme anlayışının ve ilkelerinin planlama, kentsel tasarım, mimarlık gündemlerinde yer alması ile hızlanmıştır.

Son on yıl içinde özellikle Rob İmrie (1997; 2000 a; 2000 b) Peter Hall ve R.İmrie (1999; 2001) ve Brendan Gleeson (1997; 2001) çalışmalarını engelsiz – tasarım’a yoğunlaştırmışlardır. Engelsiz-tasarım kuramsal çalışmaları sürecinde belirginleşen evrensel tasarım konusunda Ann Sawyer (1997) ve ABD’de Uyarlamacı Çevreler Merkezi’nce 2000’de, 21. Yüzyıl İçin Tasarım yapmak başlığı altında düzenlenen evrensel tasarım uluslararası konferansı katkıda bulunmuştur. Bu konferans’a sunulan Vera Helena Moro Bins Ely vd.’nin bildirisinde gelişmekte olan ülkeler kamu mekanları-evrensel tasarım ilişkisi Brezilya örneğinde kurulmaktadır (Bins Ely, V.H.M. vd., 2000). Yine bu zaman aralığında, Toronto’da (Kanada) Engelsiz-Tasarım Merkezi kurulmuştur. Engelsiz-tasarımın amacı bu merkezin kitapçığında şöyle belirtilmektedir: “Engelsiz-tasarımın amacı herkesin fiziksel bağımsız hareketinin ve engellilerin toplumun ana gövdesi ile (toplumun geri kalan kısmı ile – Ç.N.) bütünleşmesini sağlanmasıdır. Gerçek bağımsız hareket edebilmesinin anlamı bireyin çok az bir yardım alarak veya hiç yardım almayarak günlük yaşam aktivitelerini gerçekleştirebilmesidir”.

Engelsiz-tasarım’ın kavramları ve içeriği sürdürülebilir kentsel gelişme ve dolayısıyla kentsel ekoloji ile doğrudan ilgilidir ve dolayısıyla ekolojik kentsel tasarım paradigmasının (Kaplan, 1995) bir bileşeni olarak görülmelidir.

Yasal Çerçeve

Ülkemizde 1997 yılında 572 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile 3194 sayılı İmar Kanunu’na eklenen “ek madde 1” imar planlarında, yapılarda ve kentsel, toplumsal, teknik altyapı alanlarında, “fiziksel çevrenin özürllüler için ulaşılabilir³ ve yaşanabilir kılınması için” Türk Standartları Enstitüsünün ilgili standartlarına uyulması zorunluluğunu getirmiştir. Aynı kararname ile 1580 sayılı Belediye Kanunu’nun 15. Maddesinde değişiklik yapılarak, bu madde de sayılan yapılar, bunların çevresinin, yolların, park, bahçe

ve rekreasyon alanlarının, toplumsal ve kültürel hizmet alanlarının, ulaşım araçlarının “özürllülerin kullanımına ve ulaşılabilirliğine uygun olarak yapılmasını sağlamak ve denetlemek” görevi belediyelere verilmiştir. Aynı kararname 3030 sayılı Büyükşehir Belediyeleri Kanunu’nda da değişiklikler getirmektedir.

Türk Standartları Enstitüsü’nün TS9111; TS12460; Şehirçi Yollar-Raylı Taşıma Sistemleri Bölüm: 10, 11, 14, 22 bu konuda başvurulabilecek standartlar arasındadır.

Yukarıda belirtilen ve daha sonra 2 Eylül 1999 tarihli Resmi Gazete’de yayınlanan, imar mevzuatındaki yönetmelikleri kapsayan değişiklikler ile, engelli “özürllü” tanımı ve belli yaptırımlar yasal çerçevemizde yer almıştır. Ancak, imar planlarının yapımında, kentsel tasarım projelerinde, mimari projeler, mühendislik projelerinde ve uygulamada yasal olarak getirilen bu yaptırımlara yeterince uyulmadığı, özellikle bina projeleri ile ulaşım ve teknik altyapı projelerinde gözardı edildiği görülmektedir. Gündemde olan “Özürllüler Kanun Tasarısı ve Bazı Kanunlarda ve Kanun Hükmünde Kararnemelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Tasarısı Taslağı” da önemli eksiklikleri ve yanlış uygulamaya yol açabilecek hususları içermektedir.

Aşağıdaki bölüm kentsel ulaşım mekanlarından bir örnekleme ve inceleme çalışmasının bulgularını içermektedir. İncelenen mekan bu yazıdaki belirleme ile iç mekandır (İS (İH1). İnceleme ölçütlerinin 1990 yılında ABD’de yürürlüğe giren ADA (Americans with Disabilities Act: Engelli Amerikalılar Yasası) olmasının nedeni, engelsiz tasarım konusunda gelişmiş ve evrensel anlamda yararlanılan bir yasa olmasından dolayıdır.

Ölçütler, ‘kamu mekanında’ erişilebilirliğin sağlanmasını belli yeterlilik / gerekli yaptırımlarına bağlayan ADAAG (ADA Accessibility Guidelines – Buildings and Facilities: Engelli Amerikalılar Yasası Erişilebilirlik Kılavuzu – Binalar ve Donatılar) ölçütlerinden kentsel raylı sistem istasyonları ile ilgili olanlarıdır.

Engelsiz kentsel tasarım (barrier-free design) ve bunu izleyen evrensel tasarım (universal design) kentsel mekanların tasarımının bu mekanları tüm kentlilerin kullanabileceği, fiziksel bütünleştirme ve toplumsal bütünleşme yönünde bir tasarım olduğunu savunur.

³ Ulaşılabilir terimi yerine daha uygun olan ‘erişilebilir’ terimi kullanılmalıdır.

Kamusal İç Mekanlar Olarak Metro ve HRS'de Engellilere Sağlanan Kullanışlılık ve Donatının Karşılaştırılması Ölçütleri

Amerikan Engelliler Yönetmeliği Bina ve Tesislere Erişebilirlik Kılavuzu (ADA Accessibility Guidelines for Buildings and Facilities (ADAAG)) her türlü erişilebilir binanın engelliler açısından taşıması gereken özelliklerini vermektedir. Genel olarak Metro ve HRS istasyonlarında engellilere sunulacak tesis ve kolaylıklar bu kılavuzun ilgili kısımlarından derlenerek oluşturulmuştur. Metro ve HRS istasyonları iç mekanlarında engellilerin kullanımına da uygun mekansal düzenlemeleri ilgilendiren ADA Kılavuzu başlıklarından ‘***’ ile verilenler ilerideki sayfalarda tablolaştırılmıştır. Başlıklardan ‘*’ konanlar istasyonlarda yer alması gereken fakat Ankara Metro ve HRS’nde bulunmayanları, hiç yıldız konmayanlar ise istasyonlarla ilgisi olmayanları göstermektedir.

- 4.1 . Minimum gereklilikler**
- 4.2 . Mekan ve uzanma mesafeleri**
- 4.3 . Engelli güzergahı**
- 4.4 . Engeller ve çıkıntılar**
- 4.5 . Yer ve zemin yüzeyleri**
- 4.6. Parkyeri ve yolcu indirme bindirme bölgesi*
- 4.7 . Bordür rampaları*
- 4.8 . Rampalar**
- 4.9 . Merdivenler**
- 4.10.Asansörler**
- 4.11.Platform asansörleri (Tekerlekli sandalye asansörleri Ç.N.)**
- 4.12.Pencereler
- 4.13.Kapılar**
- 4.14.Giriş donatıları (Turnike, bilet (kart) satış gişeleri Ç.N.)**
- 4.15.İçme suyu fiskiyeleri ve su soğutucuları*
- 4.16.Birim tuvalet*
- 4.17.Tuvalet bölmeleri*
- 4.18.Pisuarlar*
- 4.19.Lavabo ve aynalar*
- 4.20.Küvetler
- 4.21.Duş bölmeleri
- 4.22.Tuvalet(Makyaj bakım odaları Ç.N.)
- 4.23.Banyolar, banyo odaları ve banyo donatıları ve duş odaları

- 4.24.Bulaşıklıklar
- 4.25.Depolar
- 4.26.Trabzan, tutamaklar ve küvet ve duş oturakları**
- 4.27.Kontrol ve işletme mekanizması**
- 4.28.Alarmlar**
- 4.29.Farkedilebilir uyarılar**
- 4.30.İşaretler**
- 4.31.Telefon**
- 4.32.Yerine sabitlenmiş veya yerinde yapılandırılmış iskemle ve masalar
- 4.33.Toplanma/toplantı alanları
- 4.34.Bilgi edinme aygıtları**
- 4.35.Giyim kuşam (prova) odaları
- 4.36.Sauna ve buhar banyoları
- 4.37.Banklar**

Ankara Metrosu ve HRS’nde (Ankaray) istasyonların engelliler tarafından kullanılabilirlik ve donatı yönüyle ADA Yönetmeliği ölçütlerine göre yeterliliği, Metro için Macunköy, Ankaray için Maltepe İstasyonlarında ayrı ayrı, Kızılay istasyonunuda ise Metro ve Ankaray’ın birlikteliği ile incelenerek karşılaştırılmıştır. Bu İstasyonlardaki inceleme Nisan 2004’te her bir istasyon, bir veya birkaç defa yerinde gezilerek yerinde tespitler ile yapılmıştır. Kızılay Metro ve Ankaray Kat Planları Şekil -3’te gösterilmektedir.

KAYNAKÇA

ADA Accessibility Guidelines for Buildings and Facilities,

Adaç, G. (1997) Ulaşılabilirlikte Boyutsal Kriterler, Yapı Dünyası, Şubat, 2*.

Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığı (1999), I. Özürlüler Şurası: Çağdaş Toplum

Yaşam ve Özürlüler Komisyon Raporları Kitabı, Fiziksel Çevrenin Düzenlenmesi

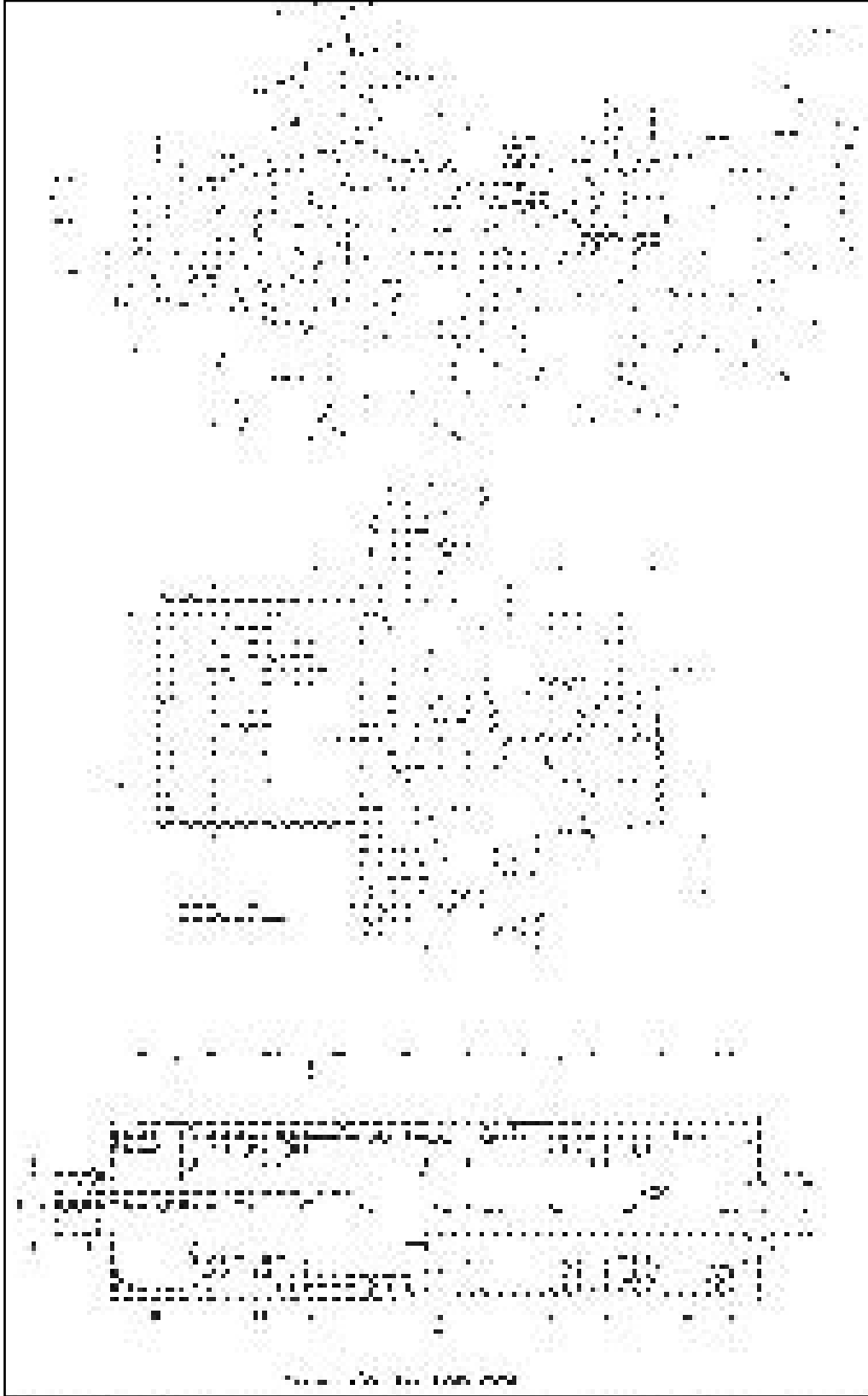
Alt Komisyonu Raporu, Ankara.

Bins Ely, V.H.M. vd. (2000) Towards Universal Design of Public Areas in Developing

Countries, Designing for the 21st Century: An International Conferenceon

Universal Design, AEC.

Edwards, C, (2001) Inclusion in Regeneration: A Place for Disabled People ? Urban



Şekil-3: Kızılay Metro ve Ankara İstasyon Kat Planları. En üstte mezanin, ortada ara kat, altta peron katı.

- Studies, vol.38, no.2, 267-286.
- Gleeson, B. (1997) The Regulation of Environmental Accessibility in New Zealand.,
International Planning Studies, vol.2, no.3, 367-390.
- Gleeson, B. (2001) Disability and the Öpen City, Urban Studies, vol.38, no.2, 251-265.
- Hall, P., Imrie, R., (1999) Architectural Practices and Disabling Design in the Built Environment, Environment and Planning B: Planning and Design, no.26, 409-425.
- Imrie, R. (1997) Challenging Disabled Access in the Built Environment, Town Planning Review, vol.68, no.4, 423-448.
- Imrie, R. (2000) Disability and Discourses of Mobility and Movement, Environment and Planning A., vol.32, 1641-1656.
- Imrie, R. (2000b) Responding to the Design Needs of Disabled People, J.of Urban Design vol.5, no.2, 199-219.
- Imrie, R., Hall, P. (2001) Inclusive Design: Designing and Developing Accessible Environment, Spon Ltd., Londra.
- Kaplan, H. (1995) Yeni Bir Kentsel Tasarım Paradigması Olarak Ekolojik Kentsel Tasarım, 5. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, Planlama'ya ve Tasarıma Ekolojik Yaklaşım Bildiriler Kitabı, 91-144.
- Kaplan, H. (1999) Kentsel Tasarımda Duyarlılığa Bir Yaklaşım: Ankara Kent Merkez Mekanlarının Duyarlı Kentsel Tasarım İlkeleri Çerçevesinde Test Edilmesi, 1. Ulusal Kentsel Tasarım Kongresi Bildiriler Kitabı, 283-290.
- Polat, E. (2002) Kentsel Yaya Mekanlarındaki Tüm Kullanıcılar İçin Karar-Destekli bir Tasarım Modeli Önerisi: Ankara Kent Merkezi Örnekleme, Doktora tezi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Ankara.
- Porteous, J.D.(1971) Design with People - The Quality of the Urban Environment, Environment and Behavior, vol.3, no.2, 155-178.
- Sawyer, A. (1997) Accommodating the Disabled, the Architects' Journal, no.1, 58-59.