

**EVRENSEL TASARIMIN KAMUSAL
YAPILARDA ENGELLİLER İÇİN ÖNEMİ:
K.K.T.C. İÇİŞLERİ BAKANLIĞI BİNASININ
İNCELENMESİ**

**YAKIN DOĞU ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
MİMARLIK ANA BİLİM DALI**

ÜMRAN DUMAN

YÜKSEK LİSANS TEZİ

LEFKOŞA, 2017

ÜMRAN DUMAN

**EVRENSEL TASARIMIN KAMUSAL YAPILARDA ENGELLİLER İÇİN
ÖNEMİ: K.K.T.C. İÇİŞLERİ BAKANLIĞI BİNASININ İNCELENMESİ**

**YDÜ
2017**

**EVRENSEL TASARIMIN KAMUSAL
YAPILARDA ENGELLİLER İÇİN ÖNEMİ:
K.K.T.C. İÇİŞLERİ BAKANLIĞI BİNASININ
İNCELENMESİ**

**YAKIN DOĞU ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
MİMARLIK ANA BİLİM DALI**

ÜMRAN DUMAN

YÜKSEK LİSANS TEZİ

LEFKOŞA, 2017

**Ümran DUMAN: EVRENSEL TASARIMIN KAMUSAL YAPILARDA
ENGELLİLER İÇİN ÖNEMİ: K.K.T.C. İÇİŞLERİ BAKANLIĞI BİNASININ
İNCELENMESİ**

Fen Bilimleri Enstitüsü Müdürü

Prof. Dr. Nadire ÇAVUŞ

**Bu çalışma jüri üyeleri tarafından Mimarlık Anabilim Dalında Yüksek Lisans
Tezi olarak kabul edilmiştir.**

Jüri Üyeleri :

Yrd. Doç. Dr. Enis Faik ARCAN

Jüri Başkanı,
Mimarlık Bölümü, YDÜ

Yrd. Doç. Dr. Erçim Uluğ

Jüri Üyesi,
Mimarlık Bölümü, LAÜ

Dr. Kozan Uzunoğlu

Danışman,
Mimarlık Bölümü, YDÜ

Bu tezin içerisindeki tüm bilgilerin akademik kurallara ve etik davranışa uygun olarak elde edilip, sunulduğunu beyan ederim. Ayrıca, bu kural ve davranışların gerektirdiği şekilde, bu teze ait olmayan tüm bilgi ve sonuçlardan alıntı yaptığımı da beyan ederim.

İsim, Soyisim: Ümran Duman

İmza:

Tarih: 01.06.2017

TEŞEKKÜR

Yüksek lisans tezim boyunca her aşamada, özverili katkı ve emeklerinden dolayı danışmanım, sevgili hocam Sn. Dr. Kozan Uzunoğlu'na teşekkürlerimi sunarım.

Ayrıca konuyu gündemime almama vesile olan saygıdeğer hocam Sn. Doç. Dr. Nesil Baytin başta olmak üzere desteklerini esirgemeyen fakültedeki tüm hocalarıma ayrı ayrı teşekkür ederim.

Konuyla ilgili çalışmalarımda hoşgörülü ve destekleyici olan K.K.T.C. İşleri Bakanlık Müdürü Sn. Hüseyin Amcaoğlu'na ve K.K.T.C. İşleri Bakanlığı'nın her birim ve kademesindeki personellerine teşekkür ederim.

En önemlisi eğitim hayatımın her adımında olduğu gibi, yüksek lisans eğitimim süresince de her zaman her durumda desteklerini, sonsuz sevgilerini esirgemeyen canım annem Rahime Duman'a, babam Namık Duman'a, biricik kardeşim Faruk Duman'a, birbirinden kıymetli kuzenlerime, sevgili arkadaşlarım Yüksek Mimar Selin Duran ve Mimar Barış Gencer'e; bana gösterdikleri sabır, hoşgörü ve anlayış için teşekkür ederim.

Sevgili Aileme...

ÖZET

Kentin bütününde önemli bir yere sahip olan, herkesin kullanımına açık kamusal yapıların, evrensel tasarım kavramıyla tasarlanması önemlidir. Evrensel tasarım; fizyolojik özelliklerine, yaşına, cinsiyetine, sosyal, ekonomik ve eğitim düzeyine bakılmaksızın, farklı özelliklere sahip toplumda yaşayan tüm insan grupları için ortak tasarımlar yapmayı amaçlamaktadır. Bazen kentin simgesi, bazen kentlilerin hayatlarına renk kattıkları alan, bazen de önemli hizmetlerin alındığı yapılar olan, tüm bireylerin kullanımına açık kamusal yapıların tasarım ve kullanımları kentin kimliği ve kentliler için önemlidir.

Bu tez çalışmasında, evrensel tasarımın kavram ve ilkeleri tanımlanmış, antropometri ve ergonominin evrensel tasarımdaki önemi ile tarihsel süreç içindeki gelişimi ele alınmıştır. Kentin bir parçası olarak, kentle birlikte herkes tarafından ulaşılabilir, dolaşılabilir ve erişilebilir yapılar tasarlamak için evrensel tasarım yaklaşımıyla dünyada ve K.K.T.C.'de bazı kamusal yapılar incelenmiştir. Ayrıca kamusal yapıların gelişim ve değişim sürecine de değinilmiştir. Binaların ve fiziki çevrenin şekillenmesinde çok önemli rolü olan imar mevzuatları da bu kapsamda ele alınmış ve yorumlanmıştır.

Bu çalışmada, K.K.T.C.'nin en yoğun kullanılan kamusal yapılarından biri olan İçişleri Bakanlığı incelenmiştir. Binanın iç mekân organizasyonları ve yakın çevresi evrensel tasarım ilkeleri çerçevesinde irdelenmiş ve öneriler geliştirilmiştir.

Anahtar kelimeler: Evrensel tasarım; herkes için tasarım; eşit kullanım; kamusal mekân; kamusal yapı

ABSTRACT

It is important that the public buildings , which have an important place on the whole of the city and are used from everyone, are designed with the concept of universal design. The aim of universal design is that doing design for everyone in society; in other words for all groups of people who have different characteristics such as physiological characters, age, sex, social, economic and educational level. Sometimes the symbol of the city, sometimes the place where the people of the city have fun and sometimes the buildings where are taken important services; it is important for city and the people who live in there that the public buildings which are used from everybody.

In this thesis study, the concepts and principles of universal design are defined; the place of anthropometry and ergonomics is determined in universal design; referring to the historical process of universal design. As a part of the city, some public buildings have been examined by universal design approach to design accessible, navigable and accessible structures with the city together in the world and in T.R.N.C. In addition, the process of development and change of public buildings is also mentioned. The development legislation, which has a very important role in shaping the buildings and the physical environment, is also addressed and interpreted in this context.

In this study, the Ministry of Interior building, one of the most intensively used public buildings of T.R.N.C., was examined. The interior organization of the building and its immediate surroundings have been examined in the framework of universal design principles and suggestions have been developed.

Keywords: Universal design; design for all; equal use; the public space; the public building

İÇİNDEKİLER

TEŞEKKÜR.....	i
İTHAF.....	ii
ÖZET.....	iii
ABSTRACT.....	iv
İÇİNDEKİLER.....	v
TABLO LİSTESİ.....	viii
ŞEKİL LİSTESİ.....	ix
KISALTMALAR.....	xv
BÖLÜM 1: GİRİŞ.....	1
1.1 Araştırmanın Amacı.....	3
1.2 Araştırmanın Önemi	3
BÖLÜM 2: EVRENSEL TASARIM.....	5
2.1 Antropometri ve Ergonomi.....	9
2.1.1 Farklı kullanıcılar için antropometrik veriler.....	12
2.2 Evrensel Tasarımın Ortaya Çıkışı	18
2.3 Evrensel Tasarım İlkeleri.....	20
2.3.1 Eşit kullanım ilkesi.....	21
2.3.2 Esnek kullanım.....	23
2.3.3 Basit ve sezgisel kullanım ilkesi.....	24
2.3.4 Algılanabilir bilgilendirme ilkesi.....	25
2.3.5 Hata toleransı ilkesi.....	26
2.3.6 Düşük fiziksel güç harcanması ilkesi.....	27
2.3.7 Yaklaşım ve kullanım için boyut ve mekân sağlanması ilkesi.....	28
2.4 Yeni Eklenen Evrensel Tasarım İlkeleri.....	29
2.4.1 Bireyin çevreden hoşnutluğu.....	30
2.4.2 İşlevsel ve estetik uyum.....	30
2.4.3. Sosyal uyum ve katılım.....	31

2.5. Bölüm Özeti.....	31
BÖLÜM 3: KENTTE KAMUSAL YAPILARIN EVRENSEL TASARIM BAKIŞ AÇISIYLA DEĞERLENDİRİLMESİ VE MEVZUATLAR.....	33
3.1 Kent ile Kamusal Yapılar Arasındaki İlişki.....	33
3.1.1 Toplu taşıma araçları ve duraklar.....	34
3.1.2 Kaldırımlar.....	35
3.1.3 Dış mekan merdivenleri.....	38
3.1.4 Yaya geçitleri.....	39
3.1.5 Kent mobilyaları ve donanımları.....	43
3.1.6 Otoparklar.....	45
3.2 Kamusal Yapıların Tarihsel Süreci.....	47
3.3 Kamusal Yapıların Tasarım Kriterleri.....	49
3.3.1 Kamusal yapılara ulaşılabilirlik.....	49
3.3.2 Kamusal yapılarda dolaşım.....	50
3.3.3 Kamusal yapılarda erişim.....	52
3.4 Evrensel Tasarım Yaklaşımına Etki Eden Mevzuatlar.....	53
3.5 Bölüm Özeti.....	57
BÖLÜM 4: YÖNTEM.....	59
4.1 Kamusal Yapı Tasarım Değerlendirme Kriterleri.....	59
4.2 Kamusal Yapı Tasarım Değerlendirme Formunun Oluşturulması.....	61
4.3 Bölüm Özeti.....	63
BÖLÜM 5: YURTDIŞINDA VE K.K.T.C.'DE BULUNAN KAMUSAL YAPI İNCELEMELERİ.....	64
5.1 Amerika'da ve Türkiye'de Bulunan Kamusal Yapı Örnekleri.....	64
5.1.1 Access Living binası.....	64
5.1.2 Ed Roberts kampüsü.....	69
5.1.3 Forum İstanbul binası.....	74
5.1.4 İncelenen örneklerin karşılaştırılması ve elde edilen bulgular.....	80

5.2 K.K.T.C.'de Bulunan Kamusal Yapıların İncelenmesi.....	83
5.2.1 Lefkoşa gelir ve vergi dairesi ve devlet emlak ve malzeme dairesi binası.....	83
5.2.2 Girne kaymakamlık binası.....	87
5.2.3 Çalışma ve sosyal güvenlik bakanlığı Girne hizmet binası.....	91
5.2.4 İncelenen yapıların karşılaştırılması ve elde edilen bulgular.....	95
 BÖLÜM 6: K.K.T.C. İÇİŞLERİ BAKANLIĞI BİNASI VE YAKIN ÇEVRESİNİN EVRENSEL TASARIM BAKIŞ AÇISIYLA İNCELENMESİ.....	98
6.1 Çalışma Alanının Konumu ve Özellikleri.....	98
6.2 Çalışma Alanının Mevcut Durumunun İncelenmesi.....	99
6.3 K.K.T.C. İçişleri Bakanlığı Binası ve Yakın Çevresinin İncelenmesi Sonucu Elde Edilen Bulgular.....	107
6.4 Çalışma Alanının Evrensel Tasarım Bakış Açısıyla Değerlendirilmesi ve Öneriler.....	108
6.5 Bölüm Özeti.....	121
 BÖLÜM 7: SONUÇ VE ÖNERİLER.....	122
 KAYNAKÇA.....	127
 EKLER.....	132
Ek 1: Yaya Yoğunluğuna Göre Kaldırım Genişliği Tasarımı.....	133
Ek 2: Kamusal Yapıların Tarihsel Süreci Hakkında Bilgiler.....	134
Ek 3: K.K.T.C. İçişleri Bakanlığı Binası ve Yakın Çevresi için Sunulan Öneriler.....	138
Ek 4: Beyaz Yasemin Projesi ve Beyaz Yasemin Denetim Formu.....	139

TABLO LİSTESİ

Tablo 2.1:	Engellilere yönelik tasarımlar ve evrensel tasarım anlayışının karşılaştırılması.....	7
Tablo 3.1a:	Farklı ülkelerin evrensel tasarıma etki eden standart ve yasalarına göre dış mekan düzenlemelerinde uyulması gereken bazı ölçüler...	55
Tablo 3.1b:	Farklı ülkelerin evrensel tasarıma etki eden standart ve yasalarına göre iç mekan düzenlemelerinde uyulması gereken bazı ölçüler....	56
Tablo 4.1:	Kamusal yapı değerlendirme formu.....	62
Tablo 5.1:	Amerika’da ve Türkiye’de bulunan örnek yapıların karşılaştırılması.....	82
Tablo 5.2:	K.K.T.C.’de bulunan incelenmiş kamusal yapıların karşılaştırılması.....	97
Tablo 6.1:	K.K.T.C. İçişleri Bakanlığı binası incelenmesi sonucu elde edilen bulgular.....	108

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1:	Evrensel tasarımda dikkate alınan kullanıcı türlerinin bazıları.....	5
Şekil 2.2:	Herkes için tasarım piramidi.....	9
Şekil 2.3:	Oturan ve ayakta duran insanın statik antropometri boyutları ve insanın hareket halinde iken dinamik antropometrik boyu.....	10
Şekil 2.4:	Da Vinci'nin Vitruvius Adamı Çalışması.....	11
Şekil 2.5:	18-60 yaş arası yetişkin erkek antropometrik verileri.....	13
Şekil 2.6:	18-60 yaş arası yetişkin kadın antropometrik verileri.....	13
Şekil 2.7:	60 yaş üstü yaşlı kadın antropometrik verileri.....	14
Şekil 2.8:	Sandalyede oturan yetişkin kadının antropometrik verileri.....	14
Şekil 2.9:	6 yaş kız çocuğu antropometrik verileri ve 10 yaş erkek çocuğu antropometrik verileri.....	15
Şekil 2.10:	Tekerlekli sandalye kullanıcısı 10 yaşında çocuğun antropometrik verileri.....	15
Şekil 2.11:	Tekerlekli sandalye kullanıcısı yetişkin kadının antropometrik verileri.....	16
Şekil 2.12:	Tekerlekli sandalye kullanıcısı yetişkin erkeğin antropometrik verileri.....	17
Şekil 2.13:	Tekerlekli sandalye kullanıcısı ve diğer birçok kullanıcının konferans salonunu kullanımı.....	22
Şekil 2.14:	Göztepe yaya köprüsü.....	23
Şekil 2.15:	Esnek kullanım ilkesi ile ilgili örnekler.....	23
Şekil 2.16:	Robson Square Meydanında bulunan merdiven ve rampalar.....	24
Şekil 2.17:	Basit ve sezgisel kullanım ilkesi ile ilgili örnekler.....	25
Şekil 2.18:	Algılanabilir bilgilendirme ilkesini açıklayan Atatürk Hava Limanı'ndaki uygulamalar.....	26
Şekil 2.19:	Hata toleransı ilkesi ile ilgili örnekler.....	27
Şekil 2.20:	Düşük fiziksel güç ilkesini açıklayan örnekler.....	28

Şekil 2.21:	Tekerlekli sandalye kullanıcısının tek kanatlı kapıyı açabilmesi için gerekli olan manevra alanı.....	29
Şekil 2.22:	Oturan bir kullanıcıyla ayakta duran kullanıcının manzarayı görebilmesine imkân tanıyan pencere yüksekliği.....	29
Şekil 3.1:	Herkesin kullanımına uygun toplu taşıma araçları.....	34
Şekil 3.2:	TS 12576’da bulunan genişliklerin verildiği kaldırım kesiti.....	36
Şekil 3.3:	Duyumsanabilir yüzeylerinin sürekliliğinin bozulduğu durumlar...	37
Şekil 3.4:	TS 12576’da bulunan üç yöne eğimli kaldırım rampası.....	38
Şekil 3.5:	TS 12576’da bulunan tek yöne eğimli rampa.....	38
Şekil 3.6:	Işık kontrollü yaya geçitlerinde herkesin kullanımına uygun butonlar.....	40
Şekil 3.7:	Kavşak adaları veya refüj bulunan yaya geçitleri.....	41
Şekil 3.8:	Işık kontrolsüz yaya geçidi.....	42
Şekil 3.9:	TS 12576’da bulunan, rampa yapılamaması durumunda tercih edilebilecek eğik asansör.....	42
Şekil 3.10:	Kaldırımlarda baş kurtarma mesafesi.....	43
Şekil 3.11:	Kapatılması gereken merdiven altları.....	44
Şekil 3.12:	Dinlenme için ayrılan kısım.....	44
Şekil 3.13:	Dinlenme alanlarındaki masa boyutları.....	45
Şekil 3.14:	Engelliler için düzenlenmiş park alanları.....	46
Şekil 3.15:	Pamphyliya eyaletinde bulunan Aspendos tiyatrosu.....	47
Şekil 3.16:	Solomon R. Guggenheim Müzesi.....	48
Şekil 3.17:	Tekerlekli sandalye kullanıcılarının farklı tipteki koridorlarda ihtiyaç duydukları dolaşım alanları.....	51
Şekil 4.1:	Wehrli’nin Kullanıcı sisteminden alınan bilgileri işleyerek bina sistemine bilgi aktaran“NTIS” çalışma şeması.....	60
Şekil 4.2:	Tasarım ölçeği ve kamusal yapı tasarım değerlendirme kriterleri ilişkisi.....	61

Şekil 5.1:	Access Living binası konumu.....	64
Şekil 5.2:	Access Living binası yakınındaki indirme noktaları, çevresindeki kaldırımlar ve ana girişi.....	65
Şekil 5.3:	Ana giriş kapısı.....	66
Şekil 5.4:	Bekleme ve danışma alanları.....	67
Şekil 5.5:	Asansör ve yangına dayanıklı kapılara sahip sığınma alanı girişi....	68
Şekil 5.6:	Herkesin kullanımına uygun lavabo tasarımı.....	69
Şekil 5.7:	Ed Roberts Kampüsü konumu.....	70
Şekil 5.8:	Bina önündeki indirme cepleri, caddedeki kaldırımlar, yaya geçitleri ve rampalar.....	71
Şekil 5.9:	Açık otopark görüntüsü ve kapalı otopark planı.....	71
Şekil 5.10:	Ana giriş kapısı ve güney cephesi giriş kapısı.....	71
Şekil 5.11:	Danışma bankosu ve bekleme alanı.....	72
Şekil 5.12:	Bina içerisindeki holler, koridorlar ve sarmal rampa.....	73
Şekil 5.13:	Forum İstanbul binası konumu.....	74
Şekil 5.14:	Forum İstanbul’da bulunan farklı aktivite mekanları.....	75
Şekil 5.15:	Forum İstanbul bodrum kat kapalı otopark planının bir kısmı.....	76
Şekil 5.16:	Meydandan birinci kata bağlanmış giriş kapısı.....	76
Şekil 5.17:	Güney cephesi girişi ve mobilya mağzası ile bağlantı kurulan köprü.....	77
Şekil 5.18:	Bina içerisindeki koridorlar danışma bankosu ve hol.....	78
Şekil 5.19:	Merdivenler ve asansörler.....	78
Şekil 5.20:	Yürüyen rampalar ve merdivenler.....	79
Şekil 5.21:	Islak mekan girişlerinde bulunan ve herkes tarafından kolayca anlaşılabilen simgeler ve ıslak mekan giriş kapıları.....	79

Şekil 5.22:	Erkek tuvaletlerinde bulunan farklı yüksekliklere sabitlenmiş pisuar ve lavabo.....	80
Şekil 5.23:	Engelli tuvalet ve lavabosu.....	80
Şekil 5.24:	Otopark düzenlemesi ve otoparkın binayla bağlantısı.....	83
Şekil 5.25:	Lefkoşa gelir ve vergi dairesi ve devlet emlak ve malzeme dairesi binası konumu ve Lefkoşa otobüs terminali ile arasında yaya olarak tercih edilebilecek yol güzergahları.....	84
Şekil 5.26:	Bina çevresindeki kaldırımlar, giriş kapısı ile kaldırım bağlantısı ve giriş kapıları.....	85
Şekil 5.27:	Giriş holündeki danışma bankosu, bloklara geçişteki otomatik sürgülü kapılar, asansörler ve merdiven holü giriş kapısı.....	86
Şekil 5.28:	Bay, bayan ve engelli tuvaleti giriş kapıları ve iç düzenlemeleri.....	86
Şekil 5.29:	Halkla çalışanın iletişiminin gerçekleştiği alandaki bankolar, dolaşım alanlarında bulunan oturma mobilyaları ve kafeterya.....	87
Şekil 5.30:	Girne kaymakamlık binası konumu ve toplu taşıma araçları durağıyla arasında yürünmesi gereken yol güzergahı.....	89
Şekil 5.31:	Otopark düzenlemeleri, otopark alanlarının bina ile bağlantısı ve ana giriş kapısı.....	89
Şekil 5.32:	Danışma bankosu, zemin kat bekleme alanı ve birinci katta oturma mobilyaları konulmuş koridor.....	90
Şekil 5.33:	Bina içerisindeki koridorlar holler ve farklı kapı genişlikleri.....	90
Şekil 5.34:	Bina içerisinde bulunan merdiven ve asansör.....	90
Şekil 5.35:	Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Girne Hizmet Binası binası konumu ve toplu taşıma araçları durağıyla arasında yürünmesi gereken yol güzergahı.....	92
Şekil 5.36:	Engelli otopark alanları ve ana giriş rampası.....	92
Şekil 5.37:	Bina giriş kapıları, giriş holü ve bilgi verici tabellalar.....	93
Şekil 5.38:	Bankolar, bankolar arası oluşan koridor ve holler.....	94
Şekil 5.39:	Merdiven ve asansörler, engelli ve bayan tuvaleti girişleri.....	94
Şekil 6.1:	K.K.T.C. İçişleri Bakanlığı binası/Lefkoşa.....	99

Şekil 6.2:	Bedrettin Demirel Caddesi, cadde üzerinde bulunan duraklar ve yaya geçidi.....	100
Şekil 6.3:	Duraklardan İçişleri Bakanlığı'na yürüyüş güzergahı ve güzergahtaki yollar.....	100
Şekil 6.4:	Ön cephede planlanmış açık otopark.....	101
Şekil 6.5:	Arka cephede planlanmış açık otopark.....	101
Şekil 6.6:	Otopark ihtiyacının karşılanması için kullanılan boş araziler.....	101
Şekil 6.7:	Binanın zemin kat giriş kapılarından bazıları.....	102
Şekil 6.8:	Binanın ana giriş kapısı, giriş holünde bulunan döner merdivenler, asansörler ve rampalı giriş kapısını ana giriş holüne bağlayan koridor.....	103
Şekil 6.9:	Sağ ve sol yan cephe giriş kapıları, katlarla ilgili bilgi verici levha ve bu girişlerin yanlarındaki merdivenler.....	103
Şekil 6.10:	Bina içerişindeki koridorlar, holler, oda giriş kapıları.....	104
Şekil 6.11:	Girişteki küçük danışma bankosu ve ana danışma bankosu.....	104
Şekil 6.12:	Bina içerisinde bulunan farklı banko tipleri.....	105
Şekil 6.13:	Bina içerisinde düzenlenmiş bekleme alanları.....	105
Şekil 6.14:	Bina içerisinde bulunan ofisler.....	106
Şekil 6.15:	Bina içerisindeki kafeteryalar.....	106
Şekil 6.16:	Tuvalet gruplarının mevcut durumu.....	107
Şekil 6.17:	Mevcut engelli park alanları ve mevcut boş araziden binanın bulunduğu araziye erişim yolu.....	111
Şekil 6.18:	Otopark olarak kullanılan boş arazi için önerilen otopark planı.....	112
Şekil 6.19:	Önerilen otopark planındaki engelli park yerleri ve otoparktan binaya erişim.....	112

Şekil 6.20:	Ana giriş kapısı için önerilen rampa.....	113
Şekil 6.21:	K.K.T.C. İçişleri Bakanlığı binası zemin kat planının önerilerle değiştirilmiş çizimi.....	115
Şekil 6.22:	Koridor ve hollerde kullanıcıların dolaşımı, oda giriş kapılarının yeterli genişliği, fazla kullanıcı sayısı dolayısıyla oda içi dolaşım kısıtlılığı.....	116
Şekil 6.23:	İçişleri Bakanlığı binası ana giriş holüne önerilen hissedilebilir yüzey döşeme kaplaması.....	116
Şekil 6.24:	Ayakta duran yetişkin erkek, yetişkin kadın ve 10 yaşındaki erkek çocuğu için uygun olan mevcut bankolar.....	117
Şekil 6.25:	Banko önerisinin teknik çizimi.....	118
Şekil 6.26:	Aynı yüksekliğe sabitlenmiş bayan ve bay tuvaletleride bulunan lavabolar.....	119
Şekil 6.27:	Engelli tuvaleti donatıları.....	120

KISALTMALAR

ABD:	Amerika Birleşik Devletleri
ADA:	Engelli Amerikalılar Yasası (<i>The American with Disabilities Act</i>)
ATM:	Otomatik para çekme makinası
DİE:	Devlet İstatistik Enstitüsü
KKTC:	Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti
TC:	Türkiye Cumhuriyeti
TS:	Türk Standardı
TSE:	Türk Standartları Enstitüsü
WHO:	Dünya Sağlık Örgütü

BÖLÜM 1

GİRİŞ

Mimarlık insanların barınma gereksinimlerini gidermek istemeleriyle ortaya çıkmıştır. Geçmişten günümüze, çağlara göre gelişip değişmiş, bilimsel verilere, sanatsal yorumun katılmasıyla tasarımlar yapılan mimarlıkta; birçok metotlar, yöntemler ve ilkeler geliştirilmiştir.

Mimarlıkta tasarım yapılırken dikkate alınan en önemli etmen kullanıcılar, yani insanlardır. Birçok tasarımcı, tasarımlarında yetişkin bayan ve yetişkin erkek ortalama antropolojik verilerini dikkate almaktadır. Fakat insanlar; farklı fiziksel antropolojik ölçülerine, hareket kapasitelerine, fiziksel dayanıklılıklara, görsel, işitsel ve zihinsel yeteneklere sahiptirler. Hayatının belli bir bölümünde veya tamamında engelli olabilecekleri gibi; çocukluk, yaşlılık, hamilelik gibi evrelerinde de insanlar farklı bedensel özelliklere sahiptirler. Bunun yanında bebek arabalı ebeveynler, yük taşıyanlar, kronik bir hastalığın fiziksel izlerini taşıyanlar, çok uzun, çok kısa, çok şişman olmaları sebebiyle hareket kısıtlılığı yaşayan bireyler de bulunmaktadır. Sonuç olarak tasarım için kullanıcı kitlesi belirlenirken; ortalama insan ölçülerine sahip kullanıcılar değil, birbirlerinden farklı özelliklere sahip tüm kullanıcılar, yani herkes dikkate alınmalıdır.

Tıbbi gelişmeler sayesinde dünyada insan ömrü uzamış, yaşlı nüfus artmıştır. Bu gelişmeler ayrıca II. Dünya Savaşı sonrası çok sayıda genç nüfusun geçici veya kalıcı engelli olarak yaşamlarını devam ettirmelerine imkân tanımıştır. Eski çağlardan beri var olan engelli bireylerin, toplum içindeki yerleri bu dönemde gündeme gelmiş; birçok uluslararası kuruluş ve ülke engellilerin topluma katılabilmeleri, hayatlarını sürdürebilmeleri için yasa ve standartlar oluşturulmuştur. Örneğin; T.C. (Türkiye Cumhuriyeti) 1982 Anayasası'nda bu kesim koruma altına alınmıştır. Toplumda farkındalık oluşmasına katkı koyan, engelliler için pozitif yönde gelişmeler sağlayan engelsiz tasarım fikri hızla yayılmıştır. Önceleri engelli tuvaleti, engelli rampası, engelli asansörü gibi engellilere özel uygulamalar veya eklemeler yapılması gelişmelere katkı koymuşsa da; herkesin eşit olduğu toplumda bu kesimin hedef kitle haline getirilmiş olması rahatsızlık verici hâle gelmiştir. Herkesin eşit olduğu toplumda, engelsiz tasarım

kavramıyla tasarım yapılırken toplumdaki bu kitlenin vurgulanması durumuna çözüm olarak herkes için tasarım yani evrensel tasarım fikri ortaya çıkmıştır.

Moda tasarımı, grafik tasarım, endüstri ürünleri tasarımı gibi pek çok farklı disiplinler tarafından kullanılan evrensel tasarım kavramı; kentsel tasarımda, peyzaj tasarımında, mimari ve iç mimari tasarımlarda da kullanılmaktadır. Evrensel tasarım; herkesin kullanımına uygun, mümkün olduğunca farklı kullanıcı türlerinin ortak kullanımına imkân tanıyan tasarımlar yapmayı amaçlamaktadır. Mimaride, tüm bireyler tarafından kullanılacak olan mekânlar tasarlanırken dikkate alınması önerilen evrensel tasarımın gelişmeye açık yedi tane ilkesi bulunmaktadır. Fakat bu ilkeler evrensel tasarıma uygun mekân tasarımında belli kriterler koyarak, kontrol listesi oluşturmak için değil evrensel tasarımın anlaşılabilmesi, benimsenebilmesi için düzenlenmiştir.

İnsanların yerleşik hayata geçmesiyle; toplum olma bilinci gelişmiş, sosyal paylaşımlar artmış, toplumsal ilişkiler güçlenmiştir. Aynı amaç veya eylem için bir araya gelen insan toplulukları ortaya çıkmaya başlamıştır. Önceleri toplanma için açık alanlar tercih edilmiş; daha sonra çevresel faktörlerin, sosyal, kültürel, ekonomik, teknolojik gelişme ve değişmelerin etkisiyle toplumun bir araya geldiği alanlar kapalı mekânlar olarak da düzenlenmeye başlamıştır. Toplumdaki tüm bireylerin ortak kullanımında olan bu açık veya kapalı alanlara kamusal mekânlar adı verilmektedir. Halk tarafından kullanılan herkesin kullanımına açık yapılar ise bu çalışmada kamusal yapılar olarak tanımlanacaktır.

İnsanların; gereksinimlerini karşıladığı, hizmet aldığı yapılar olan kamusal yapılar bulundukları kentlerle bütünlük içerisindeyler. Bazen kentin simgesi, bazen kentlilerin hayatlarına renk kattıkları alan, bazen de önemli hizmetlerin alındığı mekânlar olduklarından tasarım ve kullanımları kentin kimliği ve kentliler için önemlidir. Teknolojinin, tıbbi gelişmelerin etkisiyle kullanıcı türleri ve gereksinimleri de değişmektedir. Bu değişimler sebebiyle kentsel düzenlemelerin ve kentin parçaları olan kamusal yapıların tasarımlarının yeniden ele alınması gerekliliği ortaya çıkmıştır. Kent, içerisinde barındırdığı, toplumdaki herkes için ulaşım, dolaşım ve erişim imkânları sağlayabilmelidir. Kentle ve kentlilerle bütünleşmiş olan kamusal yapılarda da bu imkânların devam ettiği tasarımlar yapılmalıdır. Buna bağlı olarak kent içerisindeki toplu taşıma araçlarının, kaldırımların, durakların, yaya geçitlerinin kent mobilyaları ve

donanımlarının, rampa ve merdivenlerin herkesin kullanımına uygun olmasıyla birlikte, kamusal yapıların ve donanımlarının tasarımı da herkesin kullanımına uygun olmalıdır.

Bu çalışmada kamusal yapılar, evrensel tasarım bakış açısıyla ele alınacaktır. Bu bağlamda; K.K.T.C. (Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti)’nin önemli kamusal yapılarından olan İçişleri Bakanlığı binası ve yakın çevresi incelenip, evrensel tasarımın kamusal yapılarda engelliler için önemi vurgulanacaktır.

1.1 Araştırmanın Amacı

Araştırmada; Türk dil kurumu tarafından “bir sanat eserinin, yapının veya teknik ürünün ilk taslağı” olarak tanımlanan tasarımın, yapılırken toplumdaki her bireyin düşünülmesi gerektiğini benimseyen evrensel tasarım konu alınmıştır. Birçok sektöre etkisi olan evrensel tasarım; mimari yönden ele alınacaktır. Halkın ortak kullanımında olan kamusal yapılarda evrensel tasarımın engelliler için önemini vurgulamak bu araştırmanın amacıdır.

Tezin bir diğer amacı, mevcut kamusal yapıların evrensel tasarım esaslarına uygunluğunu inceleyerek kriterleri ortaya koymak ve bu yapıların iyileştirilmesinde alt yapı bilgilerini oluşturmaktır. Şüphesiz bu kriterler yeni kamusal yapıların işlevsel tasarımlarına da içselleştirildiği sürece olumlu yansıyacaktır.

1.2 Araştırmanın Önemi

Kamusal yapılarının toplumun tüm bireyleri tarafından rahatça kullanılması gerekir. K.K.T.C.’de birçok kamusal yapıda ve açık kamusal alan düzenlemelerinde evrensel tasarımın gerekliliklerinin yerine getirilmediği açıkça görülmektedir.

Yakın zamanda yürürlüğe girmiş olan mevzuatlarla yeni yapılacak kamuşal çevrelerin şekillenmesinde bu evrensel tasarım ilkelerinin yansımaları beklenebilir. Ancak hala hazırda kullanılan çok sayıda mevcut kamusal yapının iç ve dış mekân organizasyonlarının da bu kapsamda ele alınması ve yeniden düzenlenmesi gereklidir. Bu çağdaş toplum düzeninin oluşturulması için şarttır.

Bu çalışma ile mevcut bir kamusal binanın iç ve dış mekânlarının evrensel tasarım ilkeleri çerçevesinde incelenebilmesi için önce kapsamlı literatür araştırması yapılmıştır. Bu araştırmalarla şekillenen kriterlere bağlı bir bakış oluşturulmuştur. Sonrasında da iç ve dış

mekânı kullanımlarının içsel bir tasarım anlayışıyla iyileştirilmesine yönelik öneriler yapılmıştır.

Tezde kullanılan bu yaklaşımın diğer mevcut kamusal yapılara da uygulanabilir bir alt yapı oluşturabilecek olması çalışmanın önemini ortaya koymaktadır.

Evrensel tasarım kavramı İngilizce’de farklı isimlerle ifade edilmiş, bu sebeple Türkçe’de de farklı ifadeler ortaya çıkmıştır. Kapsayıcı tasarım (*inclusive design*), yaşam boyu tasarım (*lifespan design*) veya herkes için tasarım (*design for all*) terimleri evrensel tasarım (*universal design*) ile aynı anlamda kullanılan terimlerdir (Evcil, 2014).

Literatüre bakıldığında herkes için tasarımı tanımlayan çok sayıda araştırmacı olduğu görülmektedir. Aşağıda bu tanımlamalardan birkaç tanesi verilerek evrensel tasarım anlayışına geniş bir açıdan bakılması hedeflenmiştir.

Salmen (2001), herkes için tasarımı yani evrensel tasarımı çok çeşitli ve çok sayıda insana hitap eden tasarım uygulamaları olarak tanımlamaktadır. Salmen’e göre evrensel tasarım uygulamalarının artması, tasarımcıların insan gereksinimleri ve becerileri hakkındaki bilgilerinin artışıyla doğru orantılıdır. Evrensel tasarımı tanımlamış araştırmacılardan diğeri olan Knecht (2004), herkes için tasarımın özel bir hedefi olmadığını, bunun yerine çözüm üretmede bir çerçeve oluşturduğunu belirtmektedir. Evrensel tasarımın dünya çapında bir hareket olduğunu vurgulayan Knecht; çevre, ürün ve iletişim tasarımında en geniş kullanıcı kitlesini hedeflediğinin altını çizmektedir. Liu ve Hou (2010) ise evrensel tasarımın kişilerin yaşam kalitesini artırmanın yanı sıra, medeniyetin ilerlemesine ve toplum içerisinde sosyal uyumun gelişmesine de desteklediğini vurgulayarak, bu tasarım ilkesinin zemininde kapsayıcılık, elverişlilik, özgüven, tercih şansı, ekonomi ve konfor bileşenlerinin var olduğunu belirtmektedir (Evcil, 2014).

Evrensel tasarım kavramını benimseyen bir tasarımcı geniş bir kitleye hitap eden tasarımlar yapmayı hedeflemektedir. Bu hedef kitlenin içerisinde engelli bireyler de bulunmaktadır. Evrensel tasarım kavramının, tasarımcının uygulamasına doğrudan etki eden standart kuralları değil; kavramın anlaşılır olmasını sağlayan ilkeleri mevcuttur. Engellilerin ulaşım, dolaşım ve erişimini sağlamak için kullanıcıları sadece engelliler olan yasa ve standartlar mevcuttur. Evrensel tasarımı benimsemiş olan tasarımcı bu standartları, uygulama aşamasında kaynak olarak kullanır. Bu sebeple evrensel tasarım ile sadece engelliler için hazırlanmış standartları içeren engelsiz tasarım gibi kavramlar aynı kefeye konulmamalıdır. Evrensel tasarımda herkesin eşit kullanımıyla erişim sağlanacağı çözümler ortaya konulmaktadır. Düşünce sisteminin temelini yapılan tasarımdan herkesin eşit bir şekilde yararlanabilmesi oluşturmaktadır. Evrensel tasarım, engelliler için özel

tasarımlar yapıp onları toplumda hedef kitle almak yerine; tasarım yaparken dikkate aldığı geniş hedef kitlesinin içerisine katarak onları toplumla bütünleştirmeyi amaçlamıştır.

Prof. Dr. Julianne Hanson (2004) engellilere yönelik özel tasarımlarla, evrensel tasarımı karşılaştırmış (Tablo 2.1) ve hiç kimseye ayrıcalık göstermeden, aynı zamanda kimseyi dışlamadan yapılan tasarımların toplumsal kazançlarından bahsetmiştir. Engelliler için yapılan özel tasarımların onları topluma kazandırmak düşüncesi ile ortaya çıkıp, zamanla toplum içinde onları hedef kitle haline getirdiğine dikkat çekmektedir.

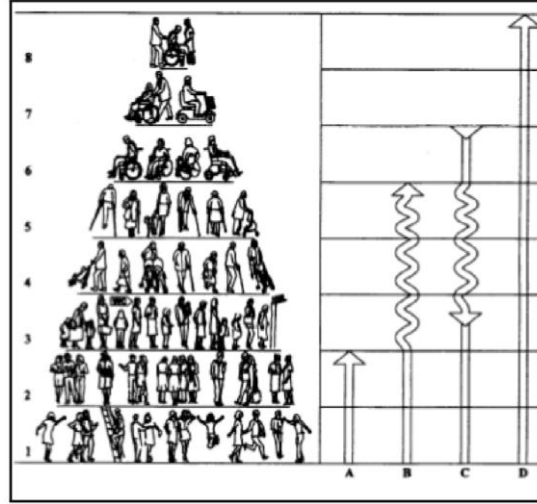
Tablo 2.1: Engellilere yönelik tasarımlar ve evrensel tasarım anlayışının karşılaştırılması (Evcil, 2014)

TASARIM BİÇİMLERİ TASARIMI ETKİLEYEN KRİTERLER	Engellilere Yönelik Diğer Tasarımlar (engelsiz tasarım, erişilebilir tasarım vb.)	Evrensel Tasarım
Kullanıcı	Normal (genç, aktif, sağlıklı formda, yetişkin bireyler) olmayan (yaşlı, engelli bireyler)	Toplumdaki tüm bireyler (her bireyin yaşam boyu değişen talepleri olabilir)
Gereksinimler	Kullanıcı kitlesinin (yaşlı ve engelli bireylerin) özel gereksinimleri	Genel gereksinimler
Çevresel Yaklaşım	Mikro-çevresel çevresel yaklaşım	Makro çevresel yaklaşım
Özel Durumlar	Özel durumlar için uzmanlaşma ve faydacılık	Tasarımda özel durumlar için uzmanlaşmadan vazgeçilmesi ve bunun etkinleştirilmesi
Tasarım Amacı	Her müşteri grubu için sadece doğru/uygun olanı yapmak/değiştirmek.	Tasarım parametrelerini genişleterek tek bir bireyin dahi dışlanmadığı duruma ulaşmak
Tasarım yaparken dikkate alınan	Müşterinin özel durumuna göre tasarım yapmak	Toplumdaki farklı bireylerin yerine kendini koyarak, empati kurarak tasarım yapmak
Tasarımcının Yaklaşımı	Bireylere gereksinimlerinin neler olduğunu söylemek (örneğin; Engeliniz sizi kent merkezine gitmekten alıkoyuyor mu?)	Bireylere ne istediklerini sormak (örneğin; Sizin kullanımınızı engelleyen kent merkezindeki sorun nedir?)

Evrensel tasarım; herhangi bir ürün tasarımından teknolojik alet tasarımlarına, şehir planlamacılaran mimarlara kadar birçok sektörü etkilemektedir. Günlük kullanılan alet ve ürünler, mobilyalar, kapı-pencere kolları, tüm bina tasarımları, park ve bahçe

düzenlemeleri, sokaklar, kaldırımlar, kent düzenlemeleri gibi kullanıcısı herkes olan hemen hemen bütün tasarımlar evrensel tasarım kavramı dikkate alınarak geliştirilebilirler. Böylece tüm insanların kullanımına olanak sağlayan ürünler üretilmiş veya mekânlar tasarlanmış olur. Sonuç olarak normalden farklı görünen yaşlılar, çocuklar, engelliler gibi herhangi bir grup ötekileştirilmemektedir.

Başarılı bir evrensel tasarım uygulaması yapabilmek için mümkün olduğunca farklı türde kullanıcıya hizmet etme hedefiyle tasarım yapmak gerekir. Şekil 2.2’de gösterilmiş olan evrensel tasarım piramidinde de bu anlatılmak istenmiştir. Sekiz basamaklı piramide göre piramidin zeminini oluşturan birinci sırada zıplayabilen, koşabilen, yük taşıyabilen çevik ve atletik insanlar, ikinci basamağında normal yetişkin bireyler bulunmaktadır. Bu iki basamaktaki kullanıcıları hedef alarak tasarım yapan mimarlar küçük çocukların bulunmadığı görmüşlerdir. Piramidin üçüncü basamağında çocuklar dâhil sağlıklı bedene sahip farklı yaş gruplarında ve cinsiyette insanlar olduğu görülmektedir. Dördüncü basamakta ise bebek arabalı ebeveynler, yürüme zorluğu çeken veya baston kullanan yaşlılar vardır. Tekerlekli yürüme destekleyici araç ve koltuk deyneği kullanıcıların beşinci sırada görüldüğü piramidin altıncı sırasında tekerlekli sandalye kullanıcılarının var olduğu görülmektedir. Yedinci sırada elektrikli mobilet kullanıcıları ile bir bireyin yardımına ihtiyacı olan tekerlekli sandalye kullanıcılarının, sekizinci basamakta ise iki kişinin yardımına ihtiyacı olan tekerlekli sandalye kullanıcıları bulunmaktadır. Herkesin kullanımına açık olan yapılarda hedef alınan kullanıcı kitlesinin piramidin tüm basamaklarını kapsamaması durumunda evrensel tasarıma uygun yapı tasarlanmış olacağı evrensel tasarım piramidinde açıklanmıştır. Wolff “başarılı bir evrensel tasarım herkes içindir” sözleriyle, evrensel tasarımda dikkate alınan kullanıcının herkes olması durumunda başarı sağlanabileceğini vurgulamıştır.



Şekil 2.2: Herkes için tasarım piramidi (Goldsmith, 2000)

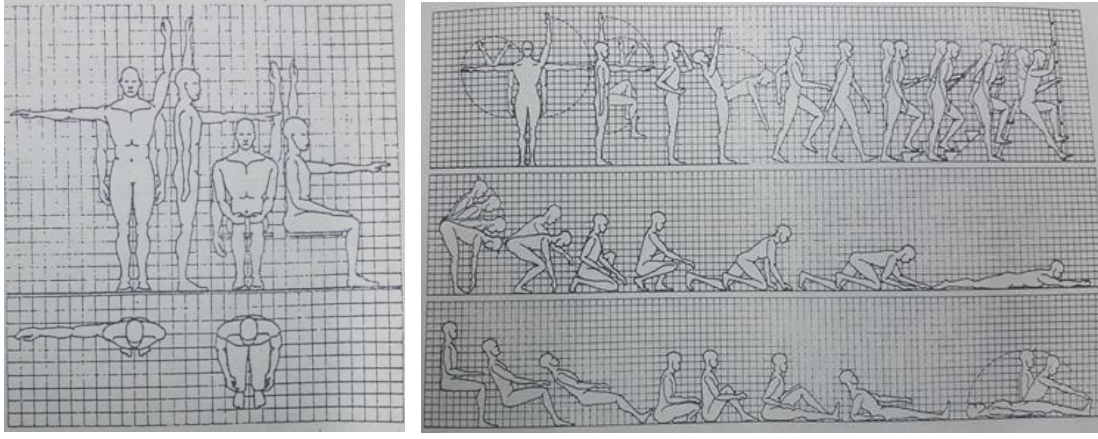
Gelişip değişmekte olan kentlerde farklı bedensel özelliklere sahip, eğitim düzeylerinde, yaş gruplarında, sosyal ve ekonomik statülerde birçok insana rastlamak mümkündür. Tüm bu insanların ortak kullanımında olan, herkesin kullanımına açık yapılar kamusal yapılar olarak adlandırılabilir. Kamusal yapılar tasarlanırken standart insan ölçü ve boyutlarını göze almak yerine, evrensel tasarım kavramını benimseyip burada söz konusu olan herkes kelimesinin kapsamında olan yetişkinleri, engelli insanları, çocukları, yaşlıları bir arada dikkate almak gerekir. Evrensel tasarım kavramının temelini farklı antropometrik ölçüler ve ergonomik ihtiyaçlar göz önünde bulundurularak tasarım yapmak oluşturur.

2.1 Antropometri ve Ergonomi

Antropometri; Yunanca kökenli iki kelimenin birleşimiyle oluşmuş bir kelimedir. Anthropho kelimesi ‘insan’; metikos kelimesi ise ‘ölçüm’ anlamına gelmektedir. Bu iki kelime anlamından da anlaşılacağı üzere antropometri, insan ölçüleriyle ilgili bilgiler verir. İnsan bedenini inceleyip çeşitli duruşlarda ölçülerini çıkarmış; bunu yaparken birçok alet ve yöntem kullanmıştır. Antropometri, bu ölçülerin tespit edilmesi sonucu ortaya çıkmış bir bilimdir. (Arat, 2011)

Antropometri, statik ve dinamik olmak üzere ikiye ayrılır (Şekil 2.3). İnsanların sabit duruşlarında yapılan ölçümlerle ortaya çıkan verilerle statik antropometri ortaya çıkmıştır. Burada hareketsiz olarak ayakta duran ve oturan insan ölçüleri belirlenmiştir. Hareket halindeki insanlara yapılmış ölçümler sonucu ortaya çıkan verilerle ise dinamik

antropometri ortaya çıkmıştır. Burada ise hareket eden insanın yatayda ve düşeyde en fazla erişme uzaklıkları ile çömelme, uzanma ve sürünme durumundaki ulaşabilme boyutları belirlenmiştir. Antropometrik veriler insanların cinsiyet, yaş ve yetiştikleri bölgelere göre farklılıklar gösterir. Antropometri, insanların vücut uzunluğu, şekli, gücü ve çalışma kapasitesi ölçümlerin sonucu ortaya çıkmış ölçüler bütünüdür. Bu ölçüler insanlar için yapılan birçok tasarım dalı tarafından kullanılır. İnsan gereksinim ve ölçülerine uygun tasarımlar yapılması için önemi büyüktür (Kurban ve diğ., 2016).



Şekil 2.3: Oturan ve ayakta duran insanın statik antropometri boyutları ve insanın hareket halinde iken dinamik antropometrik boyutları (Arcan ve Evcı, 1999)

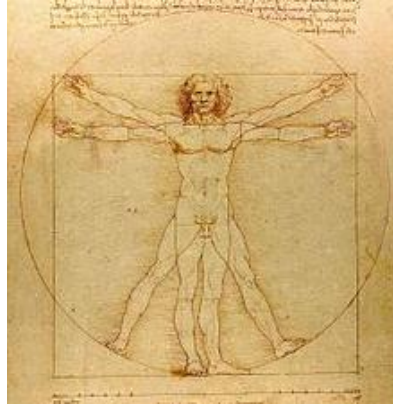
Antropometrik ölçümler sonucu farklı insan boyutlarının olduğu gözlemlenmiştir. Ölçülerin kullanılacağı tasarıma göre ortaya çıkan değerlerin maksimum, minimum veya ortalama değeri dikkate alınmaktadır. Tasarlanacak sisteme veya mekâna ilişkin kullanıcı gereksinimleri önemsenerek donatının, aygıtların, yakın çevresinin tasarlanmasında kullanılması gereken, hareketli ya da hareketsiz durumda alınan vücut ölçülerinin, kapasitelerinin bilimsel ölçüm metotları kullanılarak belirlenmesi antropometrik ölçümlerin yapılmasının genel amacıdır.

Farklı vücut ölçülerine sahip insan grupları için ortak tasarımlar yapabilmek adına antropometrik ölçülerin bilincinde olunması gerekir. Örneğin, hiçbir engeli bulunmayan bir birey ile tekerlekli sandalye kullanmak durumunda olan engelli bir bireyin ortak kullanımlarında olan mekân tasarımları yapabilmek için insan boyutlarının hem ayakta hem de oturarak saptandığı çeşitli ölçülere ihtiyaç vardır.

İnsan vücut ölçüleriyle ilgili yapılmış çalışmaların başlangıcında Romalı mimar Vitruvius'un çalışması gelmektedir. Vitruvius'a göre insan doğal yaratılışı itibariyle orantılı bir vücuda sahiptir. Örneğin; çene ucundan alın üzerinde saç köklerine kadar olan yüz yüksekliğinin, normal bir insan boyunun onda biri olduğunu, bu uzunluğun bilekten orta parmak ucuna kadar el uzunluğuna eşit olduğunu belirtmiştir.

Vitruvius'un ortaya attığı bu doğal oranı göstermek için Leonardo da Vinci 1492 yılında Vitruvius Adamı çalışmasını (Şekil 2.4) yapmıştır. Bu çalışma, insan ve doğayı ilişkilendirme-bütünleştirme çalışmalarında bir dönüm noktası olmuştur. Vücudun çeşitli oranlara sahip olduğunu gösteren bir çalışmadır (Arat, 2011).

Doğal orana sahip olan insan vücut ölçülerinin belirlendiği antropometrik veriler insan için yapılacak her türlü tasarımda kullanılmaktadır. Bu sayede insan boyutuna uygun, kullanışlı tasarımlar yapmak mümkün olur. Evrensel tasarımda farklı kullanıcılar için ortak tasarımlar yapmak hedeflendiğinden kişiden kişiye değişiklik gösteren antropometrik ölçülerin çeşitliliğinden faydalanılmaktadır.



Şekil 2.4: Da Vinci'nin Vitruvius Adamı Çalışması (Doğan, 2012)

İnsan kullanımına yönelik tasarım, çalışma ve yaşama koşullarının en uygun hale getirilmesini amaçlayan uygulamalar olarak tanımlanabilen ergonomi; bu amaç için uygulama yaparken antropometrik ölçülerden faydalanır (Güler, 1997).

Antropometri, çalışma araçları ve çalışma alanının insan vücut ölçüleri ile uyumunu amaçlarken, ergonomi bu ölçüleri kullanarak çalışma ve yaşama ortamını insanla yani kullanıcıyla uyumlu hale getirmeyi amaçlar.

Ergonomi kelimesi Latince kökenli olup iş anlamına gelen “ergo” ve bilim-yasa anlamına gelen “nomos” kelimelerinin birleşiminden oluşmuş bir kelimedir. Bu iki kelimenin anlamına bakıldığında işbilimi anlamını taşımaktadır. Endüstrileşmenin her aşamasında vazgeçilmez unsur insan faktörünün sağlık, güvenlik gibi sorunları yirminci yüzyılın ilk yarısında ele alınmaya başlanmış, iş güvenliği ile verimlilik arasındaki ilişkinin öneminin de fark edilmesi ile birlikte, insan ile çalışma ortamı arasındaki ilişkileri kapsamlı olarak inceleyecek bir disiplin arayışı başlamıştır. Bu durum “Ergonomi” biliminin doğmasına yol açmıştır (Dizdar ve Kurt, 2002). Fakat ergonominin konusu sadece iş ortamı ve insan değil, doğuştan başlayarak bebeğin yattığı beşikten, evimizde oturduğumuz sandalyelere, masanın yüksekliğine, bıçak, tornavida ve çatalın ya da makasın sapına ya da ağırlığına kadar insanın kullandığı araç gereçlerin tasarımı ve işi dışındaki yaşam alanları da ergonomi biliminin konusudur. Ergonomi bu faktörleri insana en uygun biçimde belirlemeye çalışır.

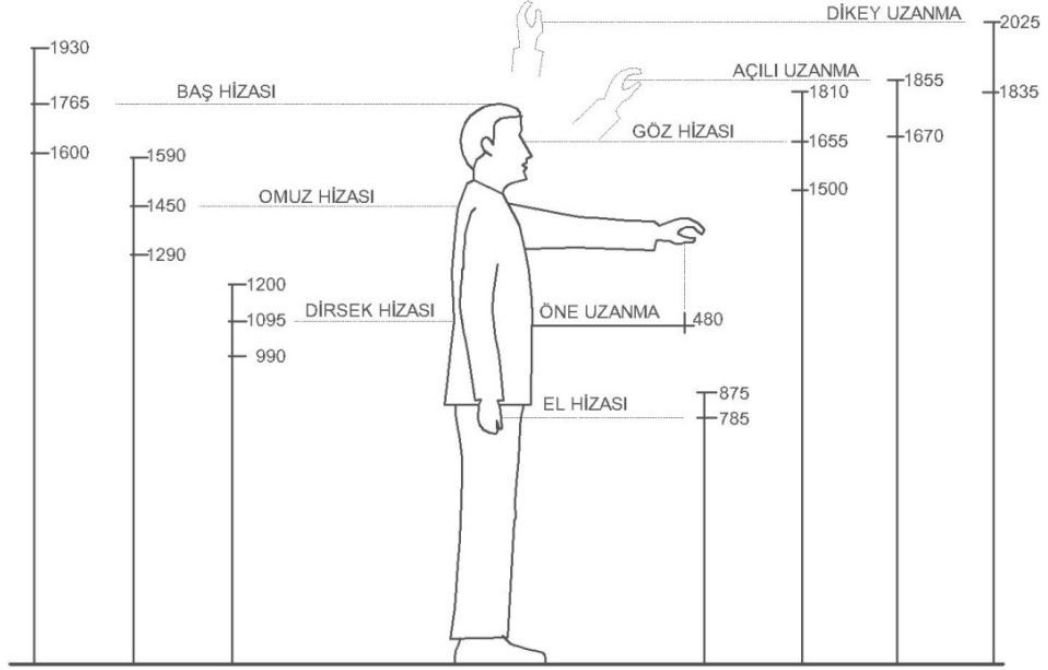
Ergonomi biliminde; insanlar tarafından kullanılan araç gereç ve düzeneklerin kullanım etkinliğinin artırılması, günlük hayatta karşılaşılan insan kullanımına ve etkileşimine açık olan her şeyin insana uygun tasarımıyla insan performansının artması, güvenliğinin sağlanması, sağlığının korunması ve iyileştirilmesi, mutluluğunun ve doyumunun sağlanması amaçlanır (Güler, 1997).

Yani ergonomide insanın kullandığı araç gereçlerden yaşadığı, çalıştığı mekanların tasarımına; çalışırken kullandığı aletlerin tasarımına ve bu aletlerin bulunduğu mekanlardaki konumlandırılmasına kadar kullanıcının bedensel ruhsal özelliklerini göz önünde bulundurarak kullanıcıyla optimal uyumlulukta olması konu edinilmiştir.

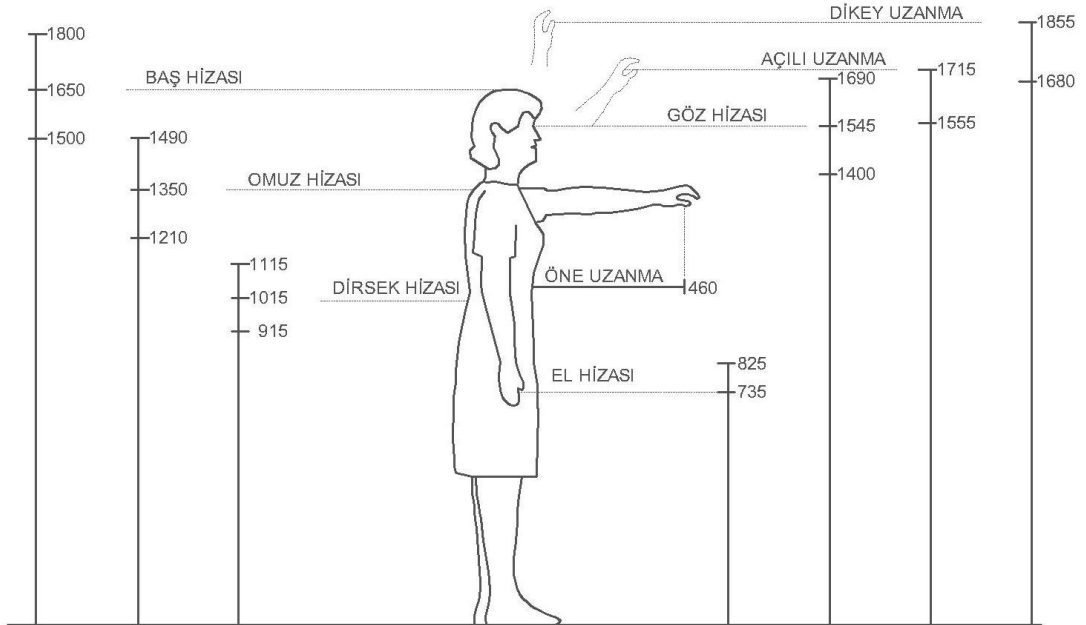
2.1.1 Farklı Kullanıcılar İçin Antropometrik Veriler

Kullanıcıya uygun tasarımlar yapmak için öncelikle tasarımcı tarafından kullanıcının tanınması gerekmektedir. Evrensel tasarımı benimseyen bir tasarımcı için farklı ölçülere sahip farklı kullanıcıların vücut ölçülerinin bilinmesi önemli bir etkidir. Her

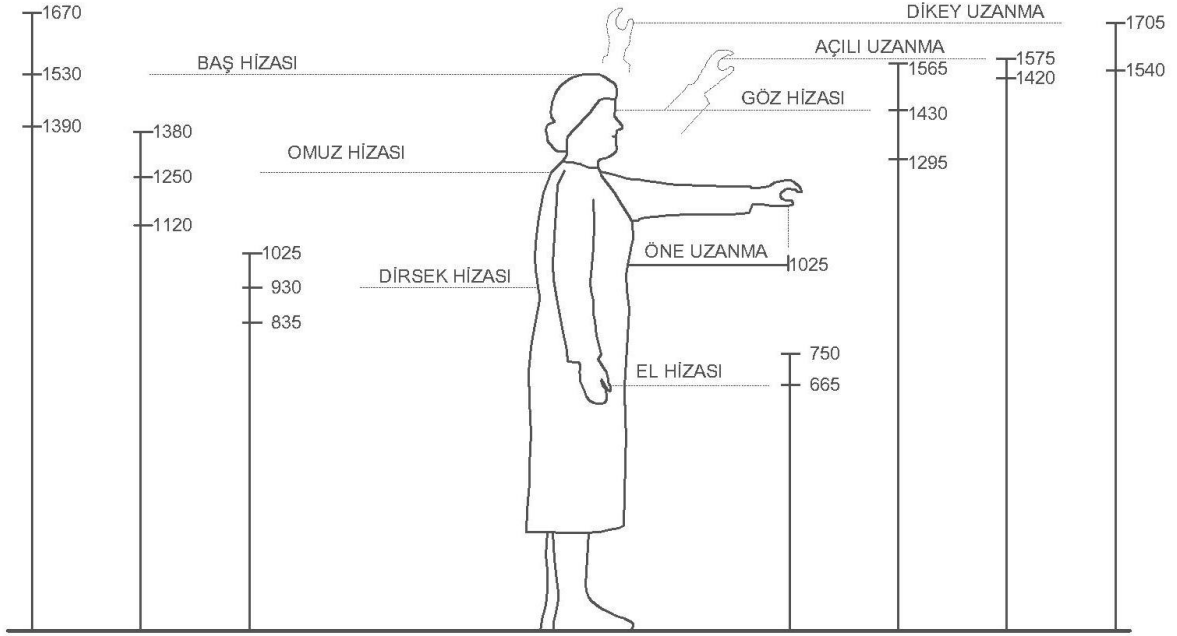
popülasyonda farklı olan insan vücut ölçülerini farklı ölçüm yöntemleriyle belirlemiş olan antropometri biliminin ortaya koyduğu veriler bu bölümde incelenecektir.



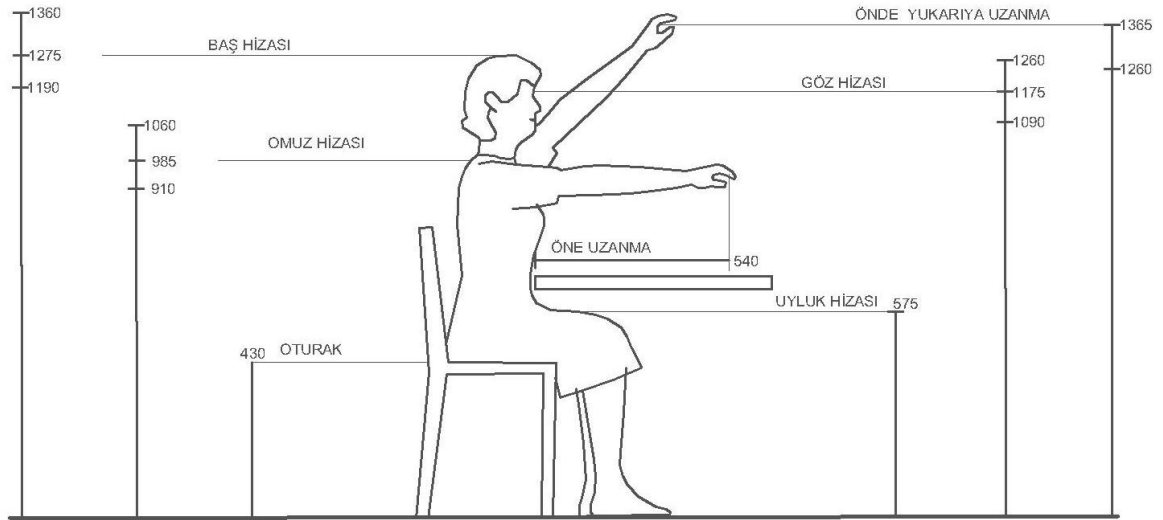
Şekil 2.5: 18-60 yaş arası yetişkin erkek antropometrik verileri (Verilen ölçüler milimetre cinsinden yazılmıştır.) (Goldsmith, 2000)



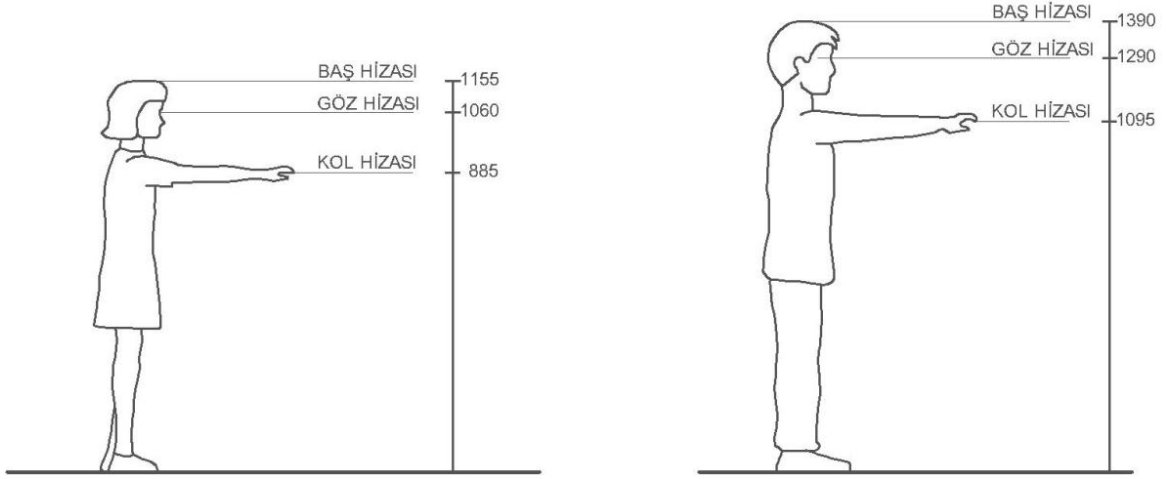
Şekil 2.6: 18-60 yaş arası yetişkin kadın antropometrik verileri (Verilen ölçüler milimetre cinsinden yazılmıştır.) (Goldsmith, 2000)



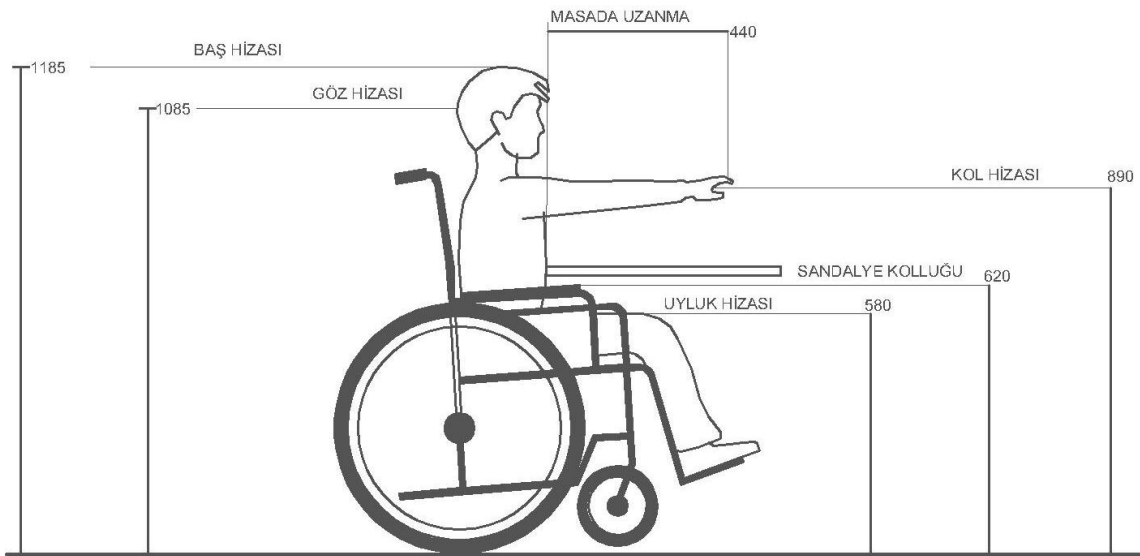
Şekil 2.7: 60 yaş üstü yaşlı kadın antropometrik verileri (Verilen ölçüler milimetre cinsinden yazılmıştır.) (Goldsmith, 2000)



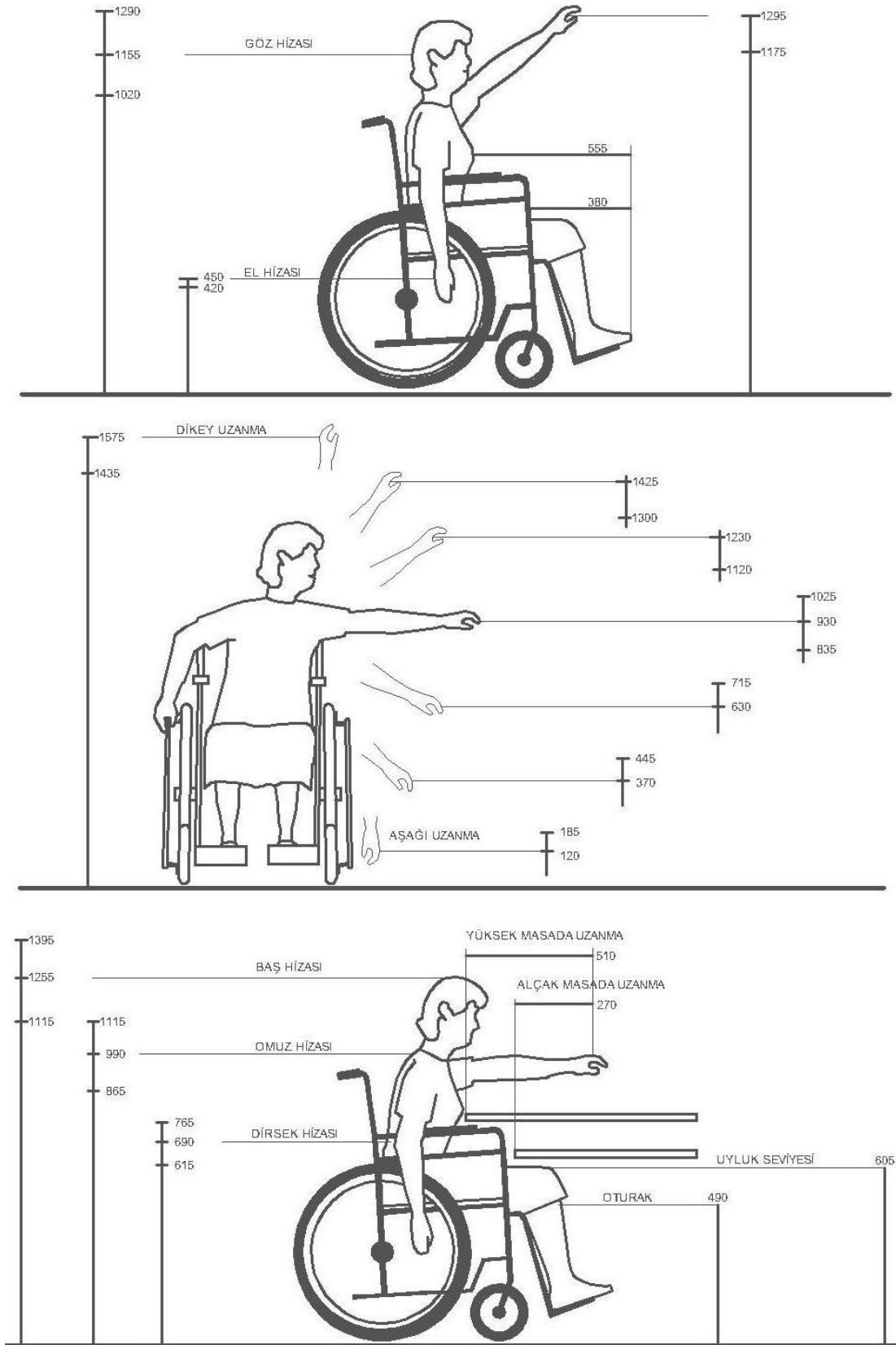
Şekil 2.8: Sandalyede oturan yetişkin kadının antropometrik verileri (Verilen ölçüler milimetre cinsinden yazılmıştır.) (Goldsmith, 2000)



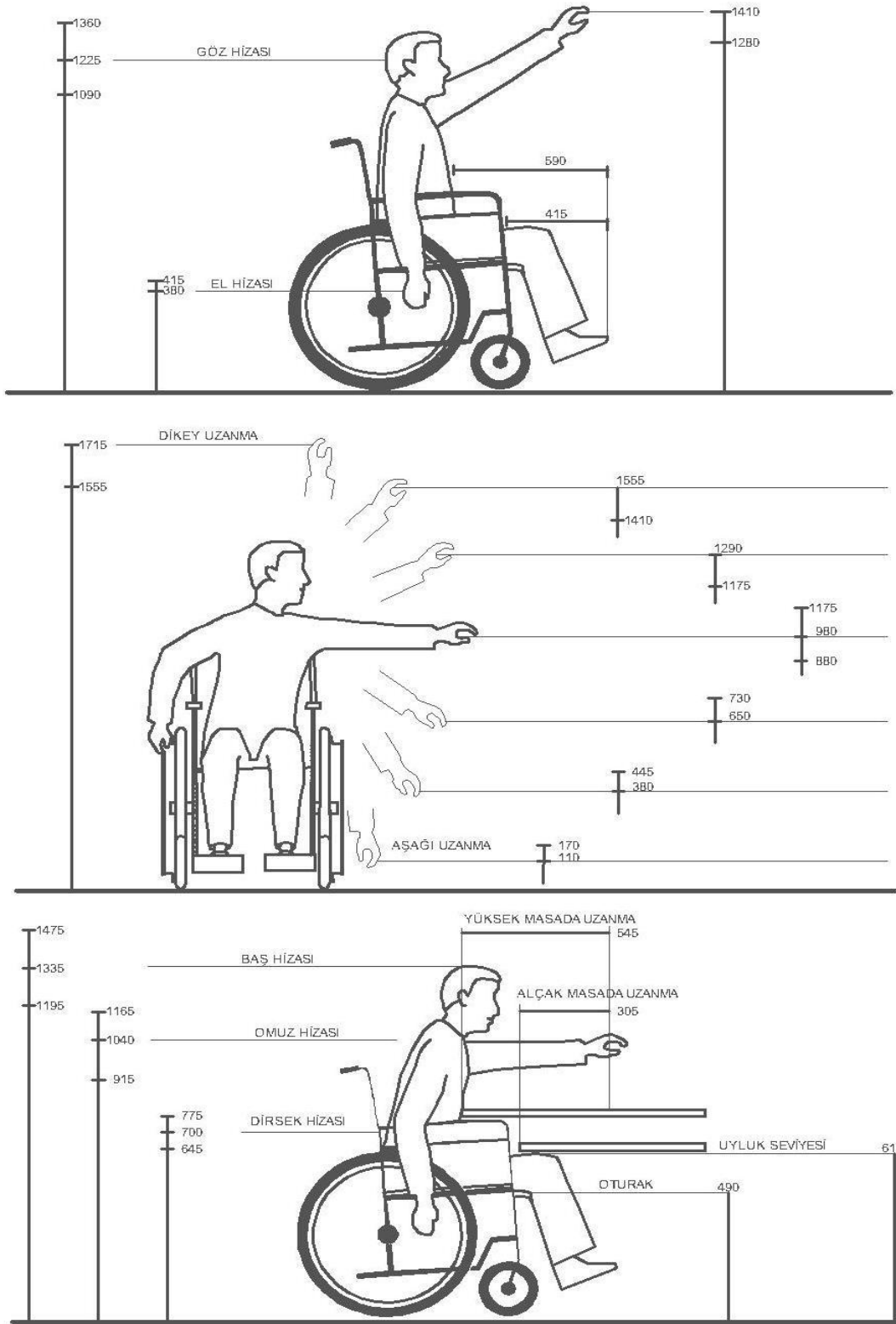
Şekil 2.9: 6 yaş kız çocuğu antropometrik verileri ve 10 yaş erkek çocuğu antropometrik verileri (Verilen ölçüler milimetre cinsinden yazılmıştır.) (Goldsmith, 2000)



Şekil 2.10: Tekerlekli sandalye kullanıcısı 10 yaşında çocuğun antropometrik verileri (Verilen ölçüler milimetre cinsinden yazılmıştır.) (Goldsmith, 2000)



Şekil 2.11: Tekerlekli sandalye kullanıcısı yetişkin kadının antropometrik verileri (Verilen ölçüler milimetre cinsinden yazılmıştır.) (Goldsmith, 2000)



Şekil 2.12: Tekerlekli sandalye kullanıcısı yetişkin erkeğin antropometrik verileri (Verilen ölçüler milimetre cinsinden yazılmıştır.) (Goldsmith, 2000)

2.2 Evrensel Tasarımın Ortaya Çıkışı

Dünyada ortaya çıkmış sosyo-ekonomik, kültürel ve teknolojik gelişmelerin etkisiyle birçok değişim gözlenmeye başlanmıştır. Kentlerde de bu gelişmelerin etkisi görülmüştür. Endüstri devrimiyle teknolojinin gelişmesi hızlı kentleşmeyi ortaya çıkarmıştır. Böylece bina teknolojileri ve kentsel düzenlemeler kullanıcılara farklı imkânlar sunmaya başlamıştır.

Eski çağlardan beri toplumda var olan, fakat diğer insanlar tarafından dikkate alınmaya başlaması uzun yıllar almış engellilerin de herkesle eşit haklara sahip olduğu bilinci yaygınlaşmaya başlamıştır. II. Dünya Savaşı sonrasında genç nüfusun çoğunlukta olduğu, çok sayıda kişinin yaşamını engelli olarak devam ettirmesi ve tıbbi gelişmeler sayesinde önceleri çaresiz olan hastalıklara çare bulunmasıyla insan ömrünün uzayıp, yaşlı nüfusunun artması standartların dışında kullanıcı çeşitliliğinin kabullenilmesine katkı koymuştur. Böylece mimarlar, şehir planlamacılar, endüstriyel ürün tasarımcıları gibi meslek grupları kullanıcı çeşitliliğini dikkate alarak tasarım yapma arayışlarına başlamışlardır.

II. Dünya Savaşı sonrası tekerlekli sandalye kullanıcısı genç nüfus artışı ABD (Amerika Birleşik Devletleri)'de de görülmüştür. Kamu ve özel sektörün ortak katkılarıyla bu bireylere rehabilitasyon ve eğitim imkânı sağlanmıştır. Genç ve eğitilmiş olan engelli nüfus, kendilerine yapılan ayrımcı davranışları reddettiklerini açıklamışlar, 1960larda başlamış ve 1964'te ABD tarafından onaylanmış olan Vatandaşlık Hakları Hareketini (*Civil Rights Movement*) desteklemişlerdir. Bunun üzerine ABD engellilere yönelik ayrımcılığı ortadan kaldırmak amacıyla kanun ve yönetmelikler ortaya çıkarmıştır. 1961 yılında Amerikan Ulusal Standartlar Enstitüsü (*American National Standards Institute, ANSI*), erişilebilirliği sağlamaya çalışan ilk standart olmasından dolayı önemli bir gelişme olan, A117.1 kodlu standardı çıkarmıştır. Sonrasında yine bu yıllarda engelsiz tasarım (*barrier free design*) geliştirilmiş, teknik standartları öne çıkarıp, mevcut yapılanmış çevreye yapılan eklerle maksimum düzeyde erişilebilirliğe imkân veren uygulamalar gerçekleştirilmiştir. Bu dönemde tasarımdaki amaç, engelli kullanıcılar için engelleri azaltmak olduğundan; engelli tuvaleti, engelli rampası, engelli asansörü gibi engellilere özgü çözümler üretilmeye çalışılmıştır. Bu amaca yönelik çalışmalar sadece ABD'de değil birçok Avrupa ülkesinde, Japonya ve Kanada'da engelli insanları topluma kazandırmak için hız kazanmıştır.

Engelsiz tasarım kavramı, sadece engelli kullanıcılara yönelik tasarımlar sunduğundan 1970li yıllarda etkisini kaybetmeye başlamıştır. Bu dönemde tasarım anlayışı yerine kanunlar ve ilgili standartlarla yönlendirilmiş uygulamalar ortaya çıkmıştır.

Tasarımların standartlara ve teknik şartlara bağıllığı dolayısıyla standartların yetersizlikleri tartışma konusu olmuştur. Bu sebeple ABD’de 1990 yılında Engelli Amerikalılar Yasası (*The American with Disabilities Act, ADA*) ortaya çıkarılmış ve kabul edilmesiyle tartışmalar son bulmuştur. ABD’de bulunan mevcut standartların iyileştirilip, geliştirilmiş hali olan bu yasanın kısa adı ADA’dır. Engelliler konusunda oldukça kapsamlı bir yasa olan ADA, engelliler için çok önemli haklar ve topluma katılma imkânı sağlamaktadır. Bu kanun sayesinde engelli bireylerin kişisel hakları kamu tarafından fark edilmiştir. ADA engellilerin kazandığı haklar ve toplumda kabul edilmeleri konusunda birçok ülkeye öncülük etmiştir.

Erişilebilirlik/ulaşılabilirlik standartlarının belirleyicisi olan ADA doğrultusunda hazırlanan Amerikan Engelliler Yasası Standartları (*ADA Standards for Accessible Design*); engelli bireylerin, toplum tarafından ortak kullanılan alanlara erişilebilirliğini sağlayacak düzenlemeleri oluşturmayı amaçlamaktadır. Bu dokümanda geçen teknik şartlar, Amerikan Standartları Enstitüsü A117.1-1980’de belirtilenlerle aynıdır. Teknik şartlar dışında belirtilen tanım ve bilgiler bu doküman için ayrıca oluşturulmuştur (*ADA Standarts for Accessible Design, 1994*). Kamusal mekânlarda erişilebilirliğin/ulaşılabilirliğin sağlanmasına yönelik yeterlilik/yaptırım için de “Engelli Amerikalılar Yasası Erişilebilirlik Kılavuzu: Binalar ve Donatılar” (*ADA Accessibility Guidelines: Buildings and Facilities, ADA AG*) mevcuttur (Kavak, 2010).

ADA standartları, engellilerin kentsel çevre içinde yer alabilmelerine odaklanan engelsiz tasarımı öngörmektedir. Çıkarılan bu kanunlar ile engelli insanlara karşı yapılan ayırım yasaklanmıştır ve eğitim, iletişim ve ulaşım, halka açık yerlere erişim ve kullanım sağlanmıştır (Kavak, 2010).

1990 yılında Amerika tarafından kabul görmüş yasa olan ADA ortaya çıkmadan önce, 1985 yılında Amerikalı mimar Ronald L. Mace¹ tarafından Evrensel Tasarım terimi ilk kez kullanılmıştır. Mace, Kuzey Karolina Devlet Üniversitesi'ndeki arkadaşları ile birlikte standartlara bağlı çözümler bulan engelsiz tasarımın etkisiyle özgün olmayan tasarımların oluşması durumundan dolayı, kullanıcı odağının sadece engelliler değil herkes olduğu yeni bir tasarım anlayışı ortaya çıkarmışlardır. Burada kullanıcı olan herkes toplumdaki farklı beceri ve özelliklere sahip bireylerin bütünüdür. Engelsiz tasarımın tüm insanlar için geçerli duruma getirilmesi durumu evrensel tasarımdır.

Evrensel tasarımın ortaya çıkışına yirminci yüzyıl boyunca Dünya'da yaşanan değişiklik ve gelişmelerin etkisi olmuştur. Cinsiyet, yaş, kültür farklılığı, bedensel durum farklılığı gözetmeden herkesin farklı ihtiyaçlarını karşılayan tasarım anlayışı olan evrensel tasarım; herkes tarafından kolay anlaşılabilen, kolay kullanılan, kullanımda seçenekler sunan, kimseye ayrı ve özel çözüm üretmeden tasarımlar yapmayı amaçlamıştır. Birçok ülkede kullanılan ve birçok sektöre etki eden evrensel tasarım giderek yaygın bir şekilde benimsenmeye devam etmektedir.

2.3 Evrensel Tasarım İlkeleri

Evrensel tasarım ilkeleri, bu tasarım fikrini 1980li yılların ortalarında Amerika'da ilk kez kullanan ve daha sonra da çalışmalarına Kuzey Karolina Devlet Üniversitesi Evrensel Tasarım Merkezi'ndeki tasarımcılarla birlikte devam eden mimar Ronald L. Mace tarafından oluşturulmuştur. Bu tasarım ilkeleri, Mace ve çalışma arkadaşları tarafından son halini alıncaya kadar 1994 yılından 1997 yılına kadar birkaç kez değişikliğe uğramıştır. Bu değişiklikler ilkeleri en anlaşılır ve en kapsamlı hale getirmek için yapılmıştır. İlkeleri hazırlayan ekipte mimar, mühendis, ürün ve çevre tasarım uzmanları yer almıştır. Bu bölümde evrensel tasarım ilkelerinin tasarımcıya en anlaşılabilir biçimde bilgi veren, günümüzde de kullanılmaya devam eden, 1 Nisan 1997 tarihinde yayımlanmış son şekli incelenecektir. İlkelerin son halini almasında katkı koyan uzmanlar Bettye Rose Connell, Mike Jones, Ronald L. Mace, Jim Mueller, Abir Mullick, Elaine Ostroff, Jon Sanford, Ed

¹ Ronald L. Mace: 1941 yılında Amerika'da doğmuştur. Küçük yaşta geçirdiği çocuk felci hastalığı nedeniyle kalan yaşamını tekerlekli sandalye kullanıcısı olarak geçirmiş bir mimardır. Evrensel tasarımın ortaya çıkışında büyük katkıları vardır. 1998 yılında ölmüştür.

Steinfeld, Molly Story ve Gregg Vanderheim olarak sıralanmaktadır (Story, 2001). Bu ilkeler toplam yedi tanedir ve aşağıdaki gibi sıralanmaktadır.

1. Eşit kullanım (*equitable use*)
2. Esnek kullanım (*flexible use*)
3. Basit ve sezgisel kullanım (*simple and intuitive use*)
4. Algılanabilir bilgi (*perceptible information*)
5. Hata toleransı (*tolerance for error*)
6. Düşük fiziksel güç (*low physical effort*)
7. Yaklaşım ve kullanım için yeterli alan (*size and space for approach and use*)

Evrensel tasarım ilkelerinin son hali olan bu ilkeleri tasarım yapılırken bir kontrol listesi olarak kullanılmak doğru değildir. Bu ilkeler tasarımcının evrensel tasarım anlayışını özümsemesi için bulunan yol göstericilerdir. Tasarıma doğrudan müdahale eden kurallar değildir. Evrensel tasarımı benimsemiş tasarımcı bu ilkeleri tasarımına kendi geliştireceği detaylarla yansıtacaktır (Evcil, 2014).

Evrensel tasarım ilkelerinin örnekler verilerek inceleneceği bu bölümde, verilen örnekler tek bir ilkeyi anlatıyor olabileceği gibi birden çok ilkeye de örnek gösterilebilir. Burada önemsenen örnekler sayesinde ilkelerin iyi anlaşılmasıdır. Hiçbiri mükemmel örnek iddiası taşıyan örnekler değildir.

2.3.1 Eşit kullanım (*equitable use*)

Yapılan tasarımda herkes için adil olan ve herkesin eşit kullanımına sunulan çözümler bulmayı hedeflemektedir. Mümkün olduğunca herkes tarafından aynı anlamı içermelidir. Eğer bu mümkün olamıyorsa eşdeğer olanı sağlanmalıdır. Hiçbir kullanıcı grubunu damgalamadan tasarımlar yapılmalıdır. Tüm kullanıcıların mahremiyet ve güvenliği eşit şekilde dikkate alınmalıdır. Herkes tarafından aynı estetiğe sahip, herkesi memnun eden tasarımlar yapılmalıdır.

Eşit kullanım ilkesi bir konferans salonu örneğinde ele alındığında, giriş çıkışların, yatay ve düşey dolaşımın ve bu salonda gerçekleştirilebilecek tüm eylemlerin herkes tarafından gerçekleştirilebildiği durumda eşit kullanım sağlanmış olur (Şekil 2.13). Fakat, burada

bulunan sahneye tekerlekli sandalye kullanıcısı herhangi bir yardım almadan çıkamıyorsa, sahnedeki gösterimi kısa boylu kullanıcılar veya çocuklar koltuklara gömülü kaldığından göremiyorsa burada eşit kullanımdan bahsedilemez.



Şekil 2.13: Tekerlekli sandalye kullanıcısı ve diğer birçok kullanıcının konferans salonunu kullanımı

Eşit kullanım ilkesini, kentsel tasarımlarda da kullanmak gerekir. Araç trafiğinin yoğun olduğu yollarda yayaların yolun bir tarafından diğer tarafına güvenli bir şekilde geçişini sağlamak amacıyla üst geçitler tasarlanmıştır. Fakat bu üst geçitler, tasarımlarında kullanılan merdivenler dolayısıyla çoğu zaman kullanılmamaktadır. Kullanıcılar üst geçit yerine tehlikeli trafik yolunu tercih etmektedirler. Bu problemin ortadan kaldırılması için üst geçitler tasarlanırken merdivenler kullanmak yerine uygun eğimli rampalar tercih edilmelidir. Böylece tekerlekli sandalye kullanıcıları, yaşlılar, yürüme zorluğu çeken bireyler, bebek arabalı ebeveynler, sıradan diğer insanlar gibi birçok kullanıcı tarafından eşit bir şekilde kullanılma imkânı sağlayan üst geçitler tasarlanmış olur. bu şekilde tasarlanmış üst geçit örnekleri Türkiye'nin İzmir kentinde görülmektedir. Bunlardan bir tanesi de Göztepe yaya köprüsüdür (Şekil 2.14.).



(a) Köprü yukarıdan görünüş (Türkiye Mühendisler Birliği, 2017)



(b) Köprü girişi (Babacan, 2014)

Şekil 2.14: Göztepe yaya köprüsü

2.3.2 Esnek kullanım ilkesi (*flexible use*)

Tasarım, farklı kabiliyete sahip bireylerin kullanımına uygun olmalıdır. Ayrıca kullanıcıya seçenekler sunarak farklı tercihler yapabilmesine imkân tanınmalıdır. Yani, kullanıcı kendisi için uygun olanı tercih edebilme olanağına sahip olmalıdır. Tasarlanan ürün, sağ ve sol el kullananlar için eşit derecede kullanışlı olmalıdır. Sağ ve sol el kullananlar için alternatif çözümler sunulmalıdır.

Islak mekânlarda bulunan küvet, klozet, pisuar ve lavabo gibi donatı elemanlarının farklı yüksekliklerde olması, mutfak tezgâhlarının ayarlanabilmesi, merdiven korkuluklarında tutunma kollarının farklı yüksekliklerde sabitlenmesi gibi tasarımlar esnek kullanıma örnektir (Şekil 2.15).



(a) Farklı yükseklikte tutunma kolu (Sevük, 2011)



(b) Farklı yükseklikteki lavabolar



(c) Ayarlanabilir lavabo (Ekoyapı, 2013)

Şekil 2.15: Esnek kullanım ilkesi ile ilgili örnekler

Esnek kullanım ilkesine, kamuya açık mekan olan meydanlardan, 1980 yılında Kanada'nın Vancouver kentinde mimar Arthur Erikson tarafından tasarlanmış olan Robson Square Meydanı iyi bir örnektir. Eğimli, olan araziye meydan tasarlanırken dolaşım için sadece merdivenler değil merdivenlerle bütün bir şekilde tasarlanmış olan rampalar da mevcuttur. Bu tasarımda rampalar ve merdivenlerin estetik işlevsel ve herkesin kullanımına uygun bir şekilde birarada tasarlanması, kullanıcıya alternatif sunulmuş ayrıca hiçbir kullanıcı grubunu dışlamadan meydanda dolaşım sağlanmıştır (Şekil 2.16).



Şekil 2.16: Robson Square Meydanında bulunan merdiven ve rampalar (Bjalstudio, 2017)

2.3.3 Basit ve sezgisel kullanım ilkesi (*simple and intuitive use*)

Evrensel tasarımın bu ilkesi tasarımcıya, yapılan tasarımın herkes tarafından basitçe anlaşılabilir olmasını sağlamayı benimsetmektedir. Tasarımda basitliği sağlama; gereksiz karmaşıklık giderme, tutarlı biçimde bilgi sağlamayı amaçlamaktadır. Kullanıcıların tecrübesine, okur yazarlık düzeyine, dil becerisine, mevcut konsantrasyon seviyesine bakmaksızın herkesin aynı şekilde anlayabileceği tasarımlar yapmayı hedeflemektedir. Basit ve sezgisel kullanım ilkesine örnek olarak, kentsel çevre tasarımının uygun olması halinde kente ilk kez gelen kullanıcının, kullanılan dili bilmemesine rağmen gideceği yeri bulmasıdır.

Kamuya açık binalarda bulunan tuvalet gruplarında bayan ve erkek tuvaletinin anlaşılabilmesi için kapılara konulan semboller, otoparkta engelli park yerlerinin anlaşılabilmesi için farklı boyanması, asansörlerin kullanılabilmesi için bulunan tuşlar basit ve sezgisel kullanım ilkesi örnekleri arasında sayılabilir (Şekil 2.17).



(a) Engelli otoparkı
(Rendasis, 2015)



(b) Asansör tuşları
(Aydoğdu Asansör, 2013)



(c) Bay bayan sembolleri
(Öylesine Biri, 2012)

Şekil 2.17: Basit ve sezgisel kullanım ilkesi ile ilgili örnekler

2.3.4 Algılanabilir bilgilendirme ilkesi (*perceptible information*)

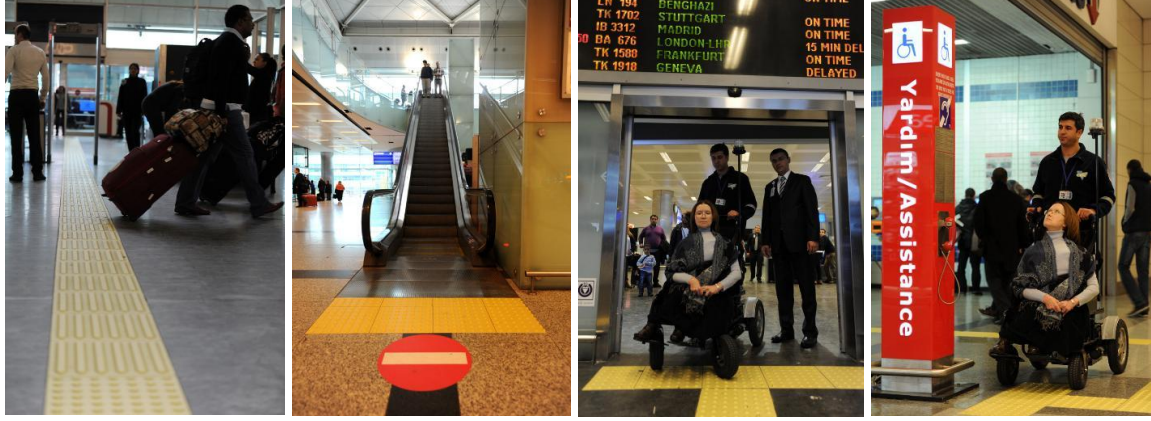
Tasarım, kullanıcının duyuşal yetilerine bakmaksızın herkes tarafından aynı şekilde algılanabilmelidir. Bunun için resimli, sesli veya dokunsal gibi değişik iletişim biçimleri kullanılarak tasarımın kullanıcıya vermek istediğı ana bilgi herkes tarafından farkedilebilir hale getirilmelidir.

Bu ilkenin açıklanabileceğı örnekler arasında sesli bilgilendirme sistemine sahip asansörler gösterilebilir. Özellikle görme duyusunu kaybetmiş bireyler için önemli bir bilgilendirme yöntemidir. Ayrıca alışveriş merkezleri, havaalanları gibi kamuya açık yapılarıdaki bilgilendirme ve yönlendirme sistemleri arasında bulunan sesli bilgilendirme, duyumsanabilir yürüme yolları ve yön bulmaya yardımcı bilgilendirme cihazları algılanabilir bilgilendirme ilkesini açıklayan tasarımlar arasındadırlar.

Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı'na bağılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından verilen Engelsiz Havaalanı Sertifikası'nı almış olan İstanbul Atatürk Havalimanı'ndaki düzenlemelerden bazıları algılanabilir bilgilendirme ilkesine örnek olarak gösterilebilir. Hava limanına gelindiğinde engellilerin ihtiyaç duyduklarında yardım isteyebilecekleri özel yardım totemleri bulunmaktadır. Bu yardım totemleri üzerinde bulunan telefon tekerlekli sandalye kullanıcısının kolay erişebileceğı yüksekliğe sabitlenmiştir. Ayrıca bu totemlerin üzerinde görme engelliler tarafından da kullanılabilmesi için Braille alfabesi² ile Türkçe ve İngilizce kullanma talimatları da yazılıdır. Hava alanında yapılmış, görme engellilerin dolaşım ulaşım ve erişimini sağlayan giriş kapısından bilgilendirme bankosuna yönlendiren, asansör girişinden, yürüyen

² Braille alfabesi: Görme engellilerin kullandığı, kabartılmış noktalarla harflerin ifade edildiğı alfabetir.

merdiven başlangıç noktalarına konulmuş, çıkış kapısına yönlendiren duymasanabilir sarı yüzeyler de algılanabilir bilgilendirme ilkesi için örnektir (Şekil 2.18).



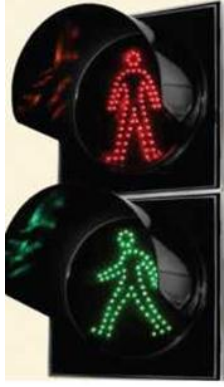
Şekil 2.18: Algılanabilir bilgilendirme ilkesini açıklayan Atatürk Hava Limanı'ndaki uygulamalar (Hürriyet, 2017)

2.3.5 Hata toleransı ilkesi (*tolerance for error*)

Tasarım tüm kullanıcıları tehlikelere ve kazalara karşı korumalıdır. Kullanıcıların davranışlarından kaynaklanabilecek hataları ve kazaları en aza indirecek tasarımlar yapılmalı; oluşabilecek tehlikeler ve hatalar konusunda uyarı sağlamalıdır.

Tasarımcı farklı kullanıcıların toplumda var olduğunu unutmadan tasarımlar yapmalı, herkes için güvenli olan ürünler veya tasarımlar ortaya koymalıdır. Tasarım öğelerinden tehlikeye sebep olabilecek olanlar yok edilmiş, izole edilmiş veya korunaklı biçimde düzenlenmiş olmalıdır.

Bu ilkeye toplu taşıma araçlarında, araç kullanıcısı tarafından otomatik olarak açılıp kapatılan kapılardaki uyarı sistemi örnek gösterilebilir. Araç trafiğinin yoğun olduğu yollarda yaya geçitlerinde konumlandırılmış yayaların karşıya geçmeleri için uyarı veren trafik ışıkları da bu ilkeye örnektir. Sahil kenarlarında düzenlenmiş yürüyüş yollarını kullanacak olan farklı kullanıcı türleri dikkate alınarak tüm kullanıcıları özellikle çocukları ve görme engellileri; yürüme yolu ile denizin birleşim yerlerine konumlandırılacak olan uyarıcı ve koruyucu korkuluklar ile uyararak olabilecek kazalara karşı önlem alınması durumu da hata toleransı ilkesine örnektir (Şekil 2.19).



(a) Yayalar için trafik ışıkları
(Mecancali, 2014)



(b) Sahil kenarı korkulukları
(Kardeşler Yatçılık, 2017)

Şekil 2.19: Hata toleransı ilkesi ile ilgili örnekler

2.3.6 Düşük fiziksel güç (*low physical effort*)

Bireylerin mekânı veya ürünü düşük fiziksel güç ile verimli bir şekilde kullanmasını sağlamak ta evrensel tasarımın bir ilkesidir. İlke; tekrarlanan davranışlar gerektirmeden, minimum fiziksel güç harcayarak mekânın veya ürünün konforlu bir biçimde kullanılmasının sağlanacağı tasarımlar yapmayı hedeflemektedir. Tasarlanmış mekân veya çevre minimum fiziksel güç kullanılarak erişilebilir, dolaşılabilir, ulaşılabilir olmalıdır.

Otomatik açılan sensörlü kayar kapılar, tek hamlede açılabilen veya el sensörü ile açılıp kapanan musluklar, kumanda ile açılıp kapanan garaj kapıları düşük fiziksel güç harcanılarak kullanımı sağlanmış ürünlerdir (Şekil 2.20).

Park, bahçe ve meydan gibi herkesin kullanımına açık kamusal alanlarda yürüyüş yolları düzenlenirken uygulama yapılacak olan arazide bulunabilecek seviye farklılıklarının düşük rıht yüksekliğine sahip merdivenler veya minimum eğimli rampalar ile aşılmasıyla yapılacak olan tasarımlarda düşük fiziksel güç harcanarak dolaşım sağlanmış olur.



(a) Sürgülü giriş kapısı



(b) El sensörlü musluklar



(c) Düşük rıhtlı merdivenler (Ergenoğlu, 2013)

Şekil 2.20: Düşük fiziksel güç ilkesini açıklayan örnekler

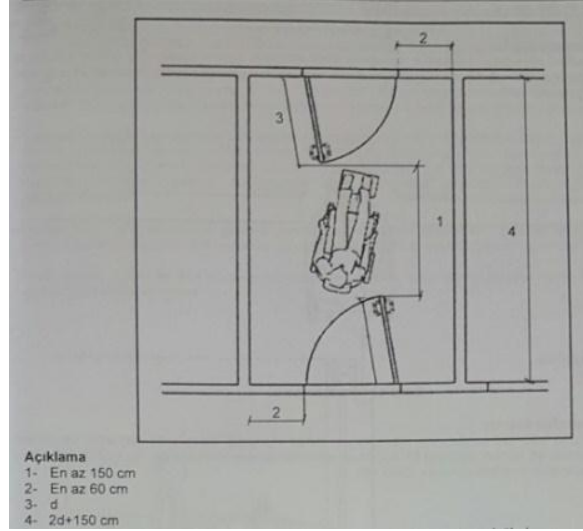
2.3.7 Yaklaşım ve kullanım için yeterli alan (*size and space for approach and use*)

Yaklaşım ve kullanım için yeterli alan bırakılması ilkesi özellikle bina içi tasarımlarda, kentsel tasarımlarda kullanıcının erişilebilirliğini arttırmayı hedeflemektedir. Tasarımda herkesin ulaşım, dolaşım ve erişiminin sağlanabilmesi için gerekli boyut ve boşlukların bırakılması gerekmektedir. Oturan ve ayakta duran bireylerin vücut ölçüleri, duruş pozisyonu ve hareketliliğinden bağımsız olarak, yaklaşma, uzanabilme, elle kullanım ve genel kullanım için uygun boyut ve alan sağlanmış olmalıdır. Ayrıca yardımcı araç bulunduran kullanıcılar ve kullanıcıyla birlikte kişisel yardım için yanında olan bireyler için yeterli alan sağlanmalıdır.

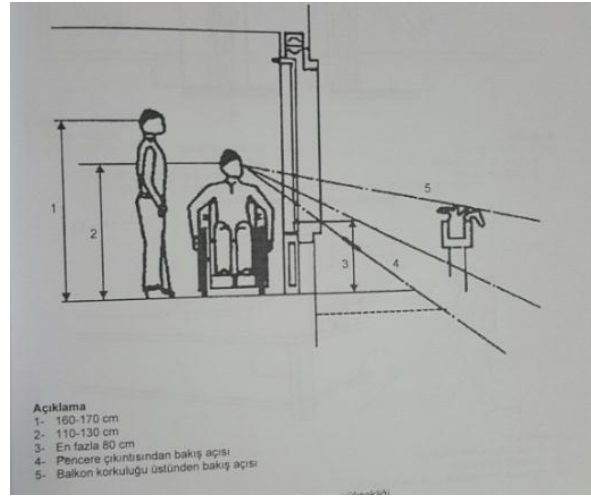
Tekerlekli sandalye kullanıcısı bir bireyin tek kanatlı kapıları açabilmesi için yaklaşabilmesi ve sonrasında kapının açılırken taradığı alanın dışında kalabilmesi gerekmektedir. Bu kullanıcının kapıya yaklaşıp açabilmesi için gerekli boş alanın bırakılması gerekmektedir (Şekil 2.21).

Ankesörlü telefonların, otomatik bilet makinalarının veya ATM (otomatik para çekme makinası) birimlerinin sabitlendiği yüksekliklerin sadece ayakta duran kullanıcılara göre değil tekerlekli sandalye kullanıcılarının da erişebilmesi için onların kullanım boyutlarına uygun yüksekliğe de sabitlenmesi gerekli boyutların sağlanması konusuna örnek gösterilebilir.

Manzaraya bakan bir restoranın yemek salonunda bulunan pencere yüksekliklerinin oturan bir bireyin görme seviyesini aşması durumunda manzaranın görülememesi örneği de detay görünen önemli örnekler arasındadır (Şekil 2.22).



Şekil 2.21: Tekerlekli sandalye kullanıcısının tek kanatlı kapıyı açabilmesi için gerekli olan manevra alanı (TS 9111, 2011)



Şekil 2.22: Oturan bir kullanıcıyla ayakta duran kullanıcının manzarayı görebilmesine imkân tanıyan pencere yüksekliği (TS 12576, 2012)

2.4 Yeni Eklenen Evrensel Tasarım İlkeleri

Evrensel tasarım ilkelerinin oluşturulmasında öncülük eden Mace'in misyonunu devam ettiren uzmanlar tarafından, gelişip değişmekte olan dünya koşullarının etkisiyle ortaya çıkan yeni kullanıcı gereksinimleri sebebiyle üç yeni ilke daha eklenmiştir. Evrensel tasarımın güncel hayata etkisi dolayısıyla bu ilkeler ileride artacaktır. Bu yeni ilkeler aşağıdaki gibidir:

1. Bireyin çevreden hoşnutluğu (*adding to human delight*)
2. İşlevsel ve estetik uyum (*functional and aesthetic integration*)
3. Sosyal uyum ve katılım (*social cohesion and participation*)

2.4.1 Bireyin çevreden hoşnutluğu (*adding to human delight*)

Manley tarafından 2000 yılında sekizinci ilke olarak eklenen bu ilke kişilerin çevresiyle güçlü bir bağ kurmasını, bulunduğu çevreden hoşnut olmasını sağlamayı hedeflemektedir. Çevresiyle iletişim içinde olan bireyler bulunduğu çevre ile bütünleşir, oraya özgü değerleri tanımlar ve bu değerleri koruyarak orayı güvenli ve yaşanabilir hale getirir.

1990lı yıllarda İstanbul'da Cihangir parkının yok edilmek istenmesine bölge halkı yaşadıkları çevreye değer katan parkın varlığını devam ettirmesi için dayanışma göstermişlerdir. Böylece parkın kendi istedikleri gibi devamlılığını sağlamışlardır. (2014 yılı itibariyle parkın akıbeti değişmiştir.) (Evcil, 2014)

2.4.2 İşlevsel ve estetik uyum (*functional and aesthetic integration*)

Evrensel tasarım ilkeleri arasına yeni katılan ilkelerden biridir. Yaşanılan çevrenin ve bu çevrede kullanılan ürünlerin çağın gelişmelerine uyum sağlar nitelikte işlevsel ve estetik olmasının önemine dikkat çeken ilkedir. Endüstri ve teknolojinin gelişmesinin etkileriyle işlevsel ve estetik ürünlerin ortaya çıkması kolaylaşmıştır.

Normal bireylerle birlikte, engelli bireylerin de kullanabileceği tasarımlar yapmak, önceleri toplumda estetik olmayan tasarımların ortaya çıkabileceği fikrini yaygınlaştırmıştır. Fakat herkesin kullanabileceği tasarımların estetik açıdan hiçbir kötü etki ortaya çıkarmadığı gibi aynı zamanda işlevsel tasarımlar olduğu görülmüştür. Buna örnek olarak kaldırımlarda yapılacak olan tasarımlarda hissedilebilir yüzeylerin de konulması sayesinde görme engellilerin güvenli bir şekilde dolaşımına olanak sağlanmışken estetik açıdan bir düzensizlik olmadığı görülmektedir.

Teknolojinin gelişmesiyle var olan alet, araç ve gereçlerin kullanımının herkes için daha uyumlu, kolay kullanılır ve anlaşılır hale geldiği de görülmektedir. Örneğin binalarda düşey dolaşımın sağlanması için kullanılan asansörlerin görme engelliler tarafından da kullanılabilir olması için hissedilir yüzeye sahip tuşlarla kullanımı sağlanmışken; teknolojinin gelişmesiyle sesli uyarıcı sistemlerle de donatılarak bu tür kullanıcıyla birlikte

herkesin daha doğru erişim sağlamaları için bilgilendirme imkânı sunulmuştur (Evcil, 2014).

2.4.3 Sosyal uyum ve katılım (*social cohesion and participation*)

Ortak çevrede yaşayan bireyler arası iletişim ve uyum sosyal yaşamda önemli bir unsurdur. Parçası olduğu toplumun kararları alınırken katkıda bulunan ve topluma uyum sağlayan bireyler sayesinde sağlıklı bir toplum yapısı ortaya çıkması söz konusudur. Evrensel tasarımın temelinde var olan sosyal adalet ve eşitlik sayesinde, evrensel tasarım benimsenerek yapılmış olan tasarımlar herkes tarafından eşit kullanılan fiziksel mekân gereksinimlerinin karşılanmasının yanında kullanıcıların sosyal düzene uyum sağlamasına katkıda bulunmaktadır. Örneğin kamuya açık mekân tasarımlarında eşitlikçi davranılması, orada sunulan hizmetin herkes tarafından alınabilmesi, sosyal katılımın gerçekleşmesinde bir adımdır. (Evcil, 2014)

2.5 Bölüm Özeti

Dünyada, farklı özelliklere sahip birçok insan yaşamaktadır. Farklı bireylerin yaşadığı ortak çevreler ve kullandıkları ortak ürünler tasarlanırken, her birey için farklı tasarımlar yapmak yerine; birçok bireye uygun ortak tasarım yapmayı hedefleyen tasarım yöntemine evrensel tasarım adı verilmektedir.

Başka bir deyişle; farklı dil, din, ırk, cinsiyet gözetmeksizin; insanların çocukluk, gençlik, hamilelik, yaşlılık gibi hayatın içindeki farklı yaşam evreleri dikkate alınarak; doğuştan veya hayatının bir döneminde zihinsel veya bedensel engellilik durumunu da önemseyerek farklı özelliklere sahip bireyler için ortak tasarımlar yapmaya evrensel tasarım denir.

Tasarlanan ürün veya çevrenin evrensel tasarıma uygun olup olmadığını anlamak için herhangi bir kontrol listesi oluşturulmamış, kurallar belirlenmemiştir. İlgili tasarım kavramını açıklayabilmek ve benimsenmesini sağlamak için ilkeler düzenlenmiş ve bu ilkeler bağlamında tasarım yapıldığında herkesin kullanımına uygun tasarımlar elde etmek amaçlanmıştır.

Herkes tarafından kullanılacak olan tasarımlar yapabilmek için yalnızca normal diye tanımlanmış insanın antropometrik ölçüleri değil; farklı cinsiyette, farklı yaşlarda veya

tekerlekli sandalye kullanma gereksiniminde olan bireylerin antropometrik ölçüleri dikkate alınmak üzere incelenmiştir.

Teknolojinin ve tıbbın gelişmesiyle II. Dünya Savaşı sonrası başta Amerika olmak üzere dünyanın birçok yerinde engelli nüfusunda artış görülmüş ve eski çağlardan beri var olan engellilerin toplumdaki yeri önemsenmeye başlamıştır. Bu gelişmelerin etkisiyle birçok ülkede engelsiz tasarım gibi kavramlar ortaya çıkmış; tasarımda engelliler için özel alanlara yer verilmeye başlanmıştır. Önceleri engellilere özel yapılan tasarımlar olumlu gibi görünse de; tasarımda hedef kitle olmaları zamanla rahatsızlık verici hâl almıştır. Engelliler için özel tasarımlar yapmak yerine, geniş kullanıcı kitlesinin içerisinde engellileri de katarak herkes için tasarım yapmayı hedefleyen evrensel tasarım kavramı 1985 yılında Amerikalı mimar Ronald L. Mace ilk kez kullanılmıştır. Ortaya çıkışından sonra Mace ve çalışma arkadaşları tarafından tasarım ilkeleri belirlenmiştir. Son halini alıncaya kadar 1994 yılından 1997 yılına kadar birkaç kez değişikliğe uğramış olan evrensel tasarım ilkelerinin son hâli tasarımcıya en anlaşılabilir biçimde bilgi veren, günümüzde de kullanılmaya devam eden şekli ile 1 Nisan 1997 tarihinde yayımlanmıştır.

Evrensel tasarım ilkeleri; eşit kullanım (*equitable use*), esnek kullanım (*flexible use*), basit ve sezgisel kullanım (*simple and intuitive use*), algılanabilir bilgi (*perceptible information*), hata toleransı (*tolerance for error*), düşük fiziksel güç (*low physical effort*), yaklaşım ve kullanım için yeterli alan (*size and space for approach and use*) olmak üzere yedi tanedir. Gelişmeye açık olan bu ilkelere daha sonra; bireyin çevreden hoşnutluğu (*adding to human delight*), işlevsel ve estetik uyum (*functional and aesthetic integration*), sosyal uyum ve katılım (*social cohesion and participation*) olmak üzere üç yeni ilke daha eklenmiştir.

Kentsel tasarım, peyzaj tasarımı, mimari tasarım, iç mimari tasarım, endüstri ürünleri tasarımı, moda tasarımı, grafik tasarım, bilgi teknolojileri ve web tasarımı gibi birçok disiplin tarafından kullanılan evrensel tasarım kavramında; herkesin kullanabileceği ürünler, açık veya kapalı mekânlar, çevreler, araç-gereçler, mobilyalar tasarlamak hedeflenmiştir.

BÖLÜM 3

KENTTE KAMUSAL YAPILARIN EVRENSEL TASARIM BAKIŞ AÇIŞIYLA DEĞERLENDİRİLMESİ VE MEVZUATLAR

Bulundukları dönemin siyasal, ekonomik, sosyal ve kültürel değerlerinden etkilenen kentler, farklı kültürlerden insanların bir arada yaşadığı alanlardır. Kentte bir arada yaşayan tüm insanların ortak kullanımında olan yapılar kamusal yapılardır. Kamusal yapı teriminden çoğu zaman kamuya ait yani devlete ait yapılar anlayışı ortaya çıksa da, kamusal yapılar sadece devlete ait olan yapılar değildir. Devlete ait olan yapıların yanı sıra; herhangi bir bireye, şirkete veya kuruma ait olan fakat herkesin kullanımına açık oteller, restoranlar, alışveriş merkezleri, eğitim kurumları gibi yapılar da kamusal yapılardır. Bu yapılar tüm kentlilerin ulaşım, dolaşım ve erişimine imkân sağlayacak şekilde yani evrensel tasarıma uygun tasarlanmış olmalıdır. Böylece bu yapıları kentte yaşayan herkes tarafından eşit şekilde kullanabilir.

Kamusal yapılar, kentsel yaşamın getirdiği bireysel ve toplumsal gereksinimlerin mekân ihtiyacını karşılamakta ve kentin toplumsal, sosyal paylaşımını ve kültürel sürekliliğini sağlamada önemli bir rol oynamaktadır. Kentin sosyal ve kültürel gelişimine katkı sağlayan kamusal yapılar, kentin kimliği, karakteri, simgesi görevini de görür. Avustralya'nın Sydney kentindeki Sydney Opera Evi, Fransa'nın Paris kentindeki Eiffel Kulesi kentlere kimlik kazandıran yapılar arasında sayılabilir.

Kamusal yapıların herkes tarafından kullanılabilir olması, kamusal yapının içerisinde bulunduğu kentteki ulaşım, dolaşım ve erişimin herkese sağlanmasıyla anlamlanmaktadır. Farklı kültürlerden ve toplumlardan olan, farklı eğitim düzeylerinde, yaş gruplarında, fiziksel veya zihinsel yetilere sahip, eğitim düzeylerinde insanların, birlikte yaşadığı kentlerde ulaşım, dolaşım ve erişimin tüm bu farklı kullanıcılar tarafından sağlanmasıyla birlikte evrensel tasarıma uygun tasarlanmış yapılar değer kazanır.

3.1 Evrensel Tasarımda Kent ile Kamusal Yapılar Arasındaki İlişki

Kamusal yapıların herkesin kullanımına uygun tasarlanmış olması, kentteki herkesin buraya ulaşabilmesi ile anlam kazanmaktadır. Kentte yaşayan herkesin buraya ulaşması için kent içerisindeki ulaşım araçları, yollar ve kaldırımlar gibi kentte dolaşımı sağlayan

unsurların herkes tarafından kullanılabilirlik şekilde düzenlenmiş olması gerekmektedir. Evrensel tasarımın, kontrol listesi haline getirilmiş standartları veya kuralları olmasa da herkesin kullanımına yönelik tasarımlar yaparken tasarımcının başvurduğu bazı standart veya kurallar mevcuttur. Evrensel tasarım yapılırken dikkate alınan kullanıcı kitlesi herkeştir. Bu kullanıcıların arasında engelliler de bulunduğundan, evrensel tasarımı benimsemiş tasarımcı engelli standartlarını da bilmesi gerekmektedir. Bu sayede engelli kullanıcıların da ihtiyaçlarını karşılayan tasarımlar yapılabilir.

3.1.1 Toplu taşıma araçları ve duraklar

Evrensel tasarımı, kamusal yapılara paralel olarak kentsel dolaşımda da uygulamak gerekir. Bunun için yapılması gerekenler arasında toplu taşıma araçlarının herkes tarafından kullanılabilir olması sayılabilir. Yetişkinlerin, yaşlıların, çocukların, tekerlekli sandalye kullanıcılarının veya bebek arabası olan ebeveynlerin kullanmasına imkân tanıyacak toplu taşıma araçları ile şehir içi dolaşım sağlanmalıdır. Araçlara herkes gibi, tekerlekli sandalye kullanıcısının veya bebek arabası olan ebeveynin kolaylıkla binebilmesi için kullanıcıların bulunduğu bekleme alanı zemin seviyesi ile aracın yüksekliği aynı olmalı veya kullanıcıların araca bineceği kapılar rampa ile bekleme alanına bağlanmalıdır. Bu tasarım herkesin araçlara kolaylıkla binip inmesine imkân tanıyan bir tasarım olacaktır (Şekil 3.1). Ayrıca araçlarda; kapılar herkesin kullanımına uygun genişlikte olmalı, görme engelliler için sesli uyarıcı ve bilgi verici sistemler olmalı, tekerlekli sandalye kullanıcısının veya bebek arabası olan ebeveynin güvenli ve konforlu bir şekilde yolculuk yapabileceği alanlar tasarlanmalıdır.



Şekil 3.1: Herkesin kullanımına uygun toplu taşıma araçları (Töre, 2015)

Toplu taşıma araçlarının beklendiği duraklar da herkesin kullanımına uygun olmalıdır. Kolay bulunabilmeleri ve belli uzaklıktan görünebilmeleri için gerekli işaretleme ve yönlendirmeler yapılmalıdır. İlan, reklam ve bilgilendirme gibi tabellalar herhangi bir kaza durumunda az zarar vermesi düşünülerek, keskin kenarlı veya sivri köşeli olmamalıdır. Durakların zemin kaplamasında düz, sabit, kaymayan ve uzun süre dayanan malzemeler tercih edilmelidir. Duraklardaki bankların yüksekliği 41-46 cm aralığında olabilir. Bankların yanına tekerlekli sandalyenin veya bebek arabasının yanaşabileceği biçimde asgari 120 cm boşluk bırakılmalıdır.

Duraklarda eğer şeffaf malzeme kullanılmış ise, görme problemi bulunan kullanıcılara tehlike oluşturmamak için yüzeylerin yerden 100-140 cm yukarsına iki tane 15 cm kalınlığında mat olmayan, renkli, yansıtıcı şerit yapıştırılmalıdır.

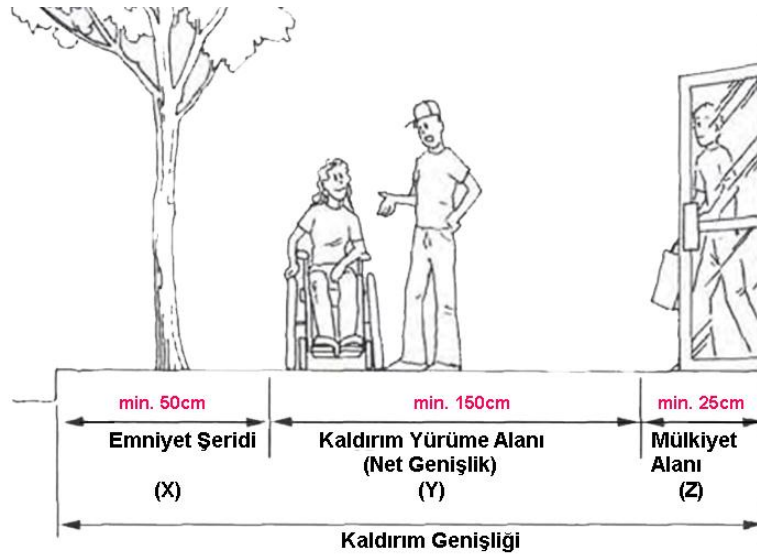
Her durakta o durağın hangi toplu taşıma aracına ait olduğu, aracın güzergah numarası ile güzergah ve durağın adını belirten okunaklı ve ışıklandırılmış bilgilendirme levhası olmalıdır. Bu levhanın yerden yüksekliği asgari 220 cm olmalıdır. Duraklarda bulunması gereken bilgi verici panolar ise azami 10-130 cm yüksekliğinde olmalıdırlar. Bu panolarda o durağa gelecek toplu taşıma araçlarının güzergah planı ve bu durağa en yakın taksi durağı ile acil sağlık gibi önemli telefon numaraları; güzergah planında okla gösterilmiş durağın yeri, güzergah üzerindeki diğer toplu taşıma güzergahları ve varsa aktarma yapılabilecek duraklar; renkli olarak bölgelere ayrılmış, önemli kamu binalarının, ana caddelerin gösterildiği şehir haritası bulunmalıdır. Panoda yer alan bilgiler iri butonlu harfler, kabartmalı şehir haritası ve güzergah planı gibi görme engellilerin de yararlanması dikkate alınarak tasarlanmalı, gerekirse sesli bildirme düzenekleri kullanılmalıdır (TS 12576, 2012).

3.1.2 Kaldırımlar

Kent içerisinde taşıt kullanmadan ulaşım ve dolaşım sağlayan kullanıcılar yani yayalar için kaldırımlar ve yollar herkesin kullanımına uygun tasarlanmalıdır. Buna göre Türk Standartlarından Haziran 2012’de son şeklini almış TS 12576, Şehir İçi Yollar - Kaldırım ve yaya geçitlerinde ulaşılabilirlik için yapısal önlemler ve işaretlemelerin tasarım kuralları adlı standarda bakıldığında herkesin kullanımına uygun kaldırım aşağıdaki özelliklere sahip olmalıdır.

- Hareket kısıtlılığı olan kişiler dâhil tüm yayalar için ulaşılabilir olmalıdır.
- Yeterli genişlikte olmalıdır.
- Güvenli olmalıdır.
- Süreklilik göstermelidir.

TS 12576'ya göre yaya kaldırımında yürüme alanı genişliği asgari 150 cm, buna ek olarak, bordür taşı tarafında bordür taşı dahil asgari 50 cm'lik yaya emniyet şeridi, mülkiyet yanında ise asgari 25 cm'lik mülkiyet şeridi tasarlanmalıdır (Şekil 3.2). Bu ölçüler hareket kısıtlılığı olanlar dahil tüm kullanıcıların rahat hareket edebilmelerine uygundur. Asgari yürüme alanı genişliği 150 cm'dir. Bu genişlik iki adet tekerlekli sandalyenin yan yana geçebilmesine imkân tanımaktadır. Kaldırım genişliği kullanıcı (yaya) yoğunluğuna göre değişmektedir (Bkz. Ek 1). Yaya kaldırımındada toplu taşıma durağı var ise genişliği asgari 300 cm olmalıdır. Kaldırımların yüksekliği ise 3-15 cm arasında olmalıdır.



Şekil 3.2: TS 12576'da bulunan genişliklerin verildiği kaldırım kesiti (Gültaşlı, 2017)

Kaldırım yüzey kaplaması için kaymaz malzemeler tercih edilmeli ve bu malzeme bitişik ve boşluksuz şekilde uygulanmalıdır. Kaldırım üzerinde bulunan ızgara, rogar kapağı gibi alt yapı elemanlarının kaldırım yüzeyi ile aynı seviyede olmasına dikkat edilmelidir. Kaldırım döşemesinde görme engellilerin kaldırımda güvenli bir şekilde ilerleyebilmesi için hissedilebilir yüzeyler yapılmalıdır. Bu hissedilebilir yüzeyler süreklilik sağlamalı ve

görme engellilerin güvenliği için üzerine, kaldırımlara konumlandırıan ayaklı ilan panoları, ışıklandırma direkleri, ağaçlar, park edilmiş araçlar gibi hareket kısıtlayan hareketsiz veya hareketli hiçbir cisim bulunmamalıdır (Şekil 3.3).



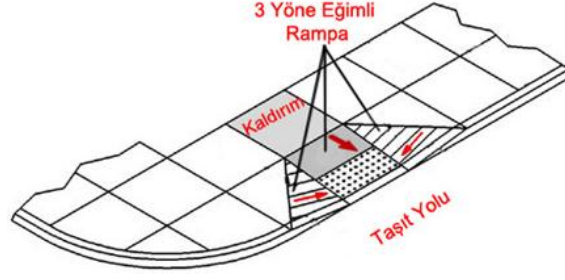
(a) Duyumsanabilir yüzey üzerinde hareketsiz cisim (Yılmaz, 2016)



(a) Duyumsanabilir yüzey üzerinde hareketli cisim (Haberler.com, 2015)

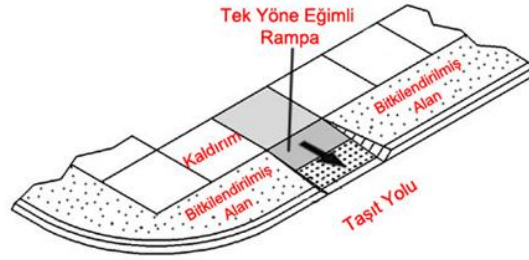
Şekil 3.3: Duyumsanabilir yüzeylerinin sürekliliğinin bozulduğu durumlar

Kaldırımlar üzerinde mümkün olduğunca seviye farkı olmamalıdır. Fakat gerekli olduğu durumlarda seviye farklarının giderilmesi için veya kaldırımlar arası geçişi ve sürekliliği sağlamak için rampa yapılmalıdır. Rampalar hareket kısıtlılığı olan kişiler dahil tüm yayaaların rahat hareket edebileceği uygun bir eğimde, yeterli bir genişlikte, güvenliği ve sürekliliği sağlayacak şekilde olmalıdır. Kaldırım kenarlarına inşa edilecek olan rampalar, üç tarafa eğimli olmalıdır (Şekil 3.4). Bu rampalarda yanlardaki rampaların eğimi azami %10, uyarıcı yüzeyin bulunduğu ortadaki rampanın eğimi ise azami %8 olmalıdır. Bu rampanın genişliği asgari 90 cm olmalıdır.



Şekil 3.4: TS 12576’da bulunan üç yöne eğimli kaldırım rampası (Gültaşlı, 2017)

Kaldırımdaki bitkilendirme gibi nedenlerle üç yöne eğimli rampa yapılamayan yerlerde, bir yöne eğimli rampa yapılmalıdır (Şekil 4.5). İlgili rampanın eğimi azami %8, genişliği ise asgari 90 cm olmalıdır.



Şekil 3.5: TS 12576’da bulunan tek yöne eğimli rampa (Gültaşlı, 2017)

3.1.3 Dış mekan merdivenleri

Kent içi dolaşımda, dış mekanda bulunan merdivenler de tasarımlarına dikkat edilmesi gereken öğelerdendir. Hareket kısıtlılığı olan kullanıcıların hareketliliğine engel olduğundan dolayı yaya yollarında ve kaldırımlarda mümkün olduğunca merdiven yerine rampa tercih edilmelidir. Fakat zorunlu olarak merdiven tasarlanacak ise merdivenler TS 12576’ya göre;

- Yeterli genişlikte olmalıdır.
- Güvenli olmalıdır (her iki tarafına korkuluk ve/veya küpeşte yapılmalıdır).

- Hareket kısıtlılığı olanların kullanımına uygun düzenlenmiş olmalıdır.

Merdivenlerin; korkuluktan korkuluğa olan asgari genişliği 180 cm, basamak (basış) genişliği asgari 30 cm, basamak yüksekliği (rıht yüksekliği) 15 cm olmalıdır (TS 12576, 2012).

Merdivende yer alan basamak gruplarında, tüm basamaklar aynı yükseklikte olmalıdır. Basamakların genişlik (b) ve yükseklik (h) arasındaki ilişki $2h+b=60-64$ cm olmalıdır (TS 12576, 2012).

Merdiven yanlarında su tahliye olukları yapılmalıdır. Merdiven yüzey kaplaması kaymaz malzemelerden olmalıdır. Görme engellilerin merdivenleri bulabilmeleri ve algılayabilmeleri için hissedilebilir, uyarıcı yüzeylerden faydalanılmalıdır. Hissedilebilir, uyarıcı yüzeyler; merdivenin her sahanlığının, basamaklarının başladığı ve bittiği yerlerinde, merdiven genişliğince bulunmalıdır (TS 12576, 2012).

Merdivenlerin iki kenarına da, farklı genişlik ve/veya konumlarda da olsa mutlaka korkuluk (tırabzan) takılmalıdır. Korkuluklar, merdivenin başlangıç ve bitiminde ilk ve son basamaktan 45 cm ilerisine uzatılmalıdır. Korkuluklardaki bu uzatmaların uç kısmı, kaza durumunda yaralanmayı önlemek için yuvarlaklaştırılmış olmalıdır. Korkuluk yüksekliği merdivende en az 80 cm, en çok 90 cm olmalıdır. Korkulukların yapımında farklı iklim koşullarına karşı dayanıklı, kaymaz malzemeler kullanılmalıdır. Tutunma yerleri engellilerin ve çocukların da kullanımına uygun olması için iki farklı yükseklikte olmalıdır. İkinci yükseklik tercihen 55-65 cm olmalıdır. Korkuluğa dayanan kullanıcının vücut kütlesine dayanabilecek şekilde yere veya duvara emniyetle tutturulmuş olmalıdır (TS 12576, 2012).

3.1.4 Yaya geçitleri

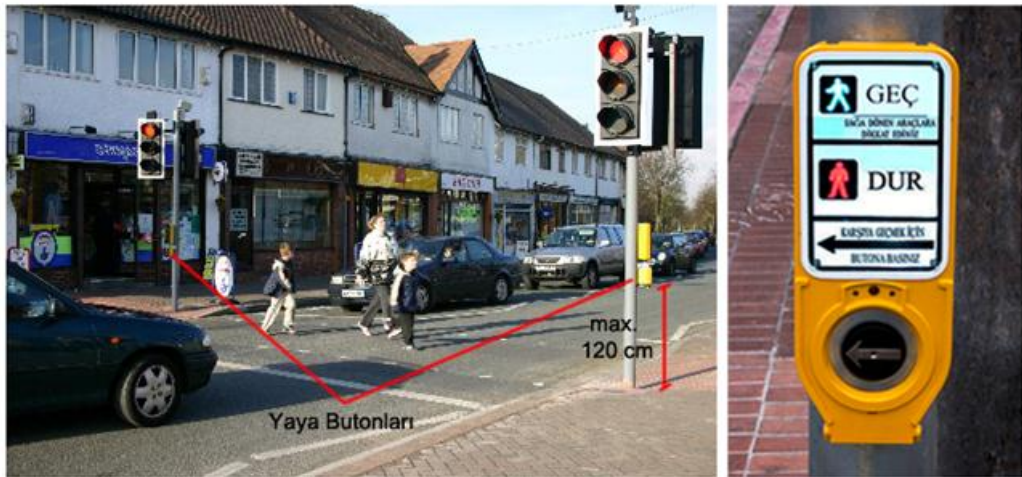
Kent içi dolaşımda yayaların bir kaldırımdan karşı kaldırıma geçişinin güvenli olması için uygun yerlere yaya geçitleri konumlandırılmalıdır. TS 12576 Türk standardına göre yaya geçitleri;

- Kullanıcıların enerji kaybı seviyesini düşürmek ve hareket kısıtlılığı olanların hareketlerini kolaylaştırmak amacıyla, yaya geçitlerinde öncelikle zeminle aynı seviyede olan yaya geçitleri planlanmalıdır.

- Hareket kısıtlılığı olanlar dâhil tüm kullanıcılar için güvenli ve kullanılabilir olmalıdır.
- Özellikle görme engelliler dâhil hareket imkânları sınırlı olan tüm kullanıcıların, yaya geçitlerini güvenli ve konforlu kullanabilmeleri amacıyla gereken önlemler alınmalıdır.

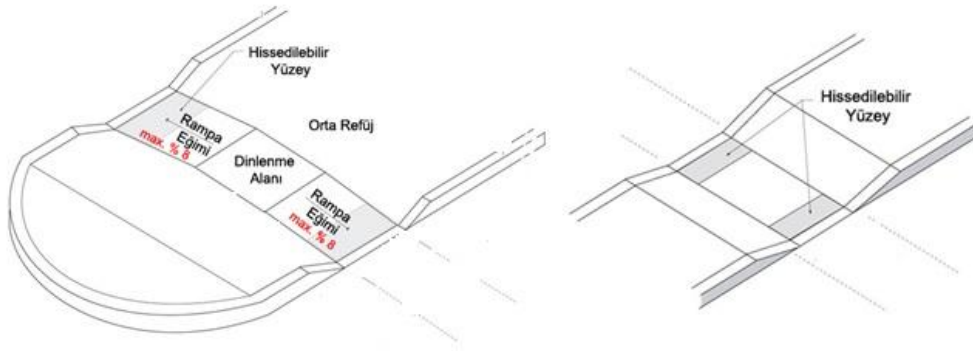
Kaldırımlardan, yolun yaya geçitlerine rastlayan bölümlerinde araç yoluna doğru Şekil 3.2’de gösterildiği gibi üç yöne eğimli rampa yapılmalıdır. Rampa, taşıt yoluna taşmamalıdır. Rampanın genişliği yaya geçidi kadar olmalıdır. Bu genişlik asgari 300 cm’dir (TS 12576, 2012).

Yaya geçitleri ışık kontrollü veya ışık kontrolsüz olmak üzere iki çeşittir. Işık kontrollü yaya geçitlerinde trafik işaret lambaları işitme engelliler için renkli ışıklı, hareket eden/duran insan sembolü ve görme engelliler için hissedilebilir yüzey ve sesli uyarılar bulunmalıdır. Trafik işareti düğmeleri, tekerlekli sandalye kullanıcıları tarafından da kullanılabilmek üzere 90-120 cm yüksekliğinde konumlandırılmalıdır. Bunun yanında düğmelerin görme ve işitme engelli kullanıcılar tarafından da kullanılabilmelerini sağlamak amacıyla ışıklı, sesli ve titreşimli olması; düğmeler üzerinde kavşak yönünü gösteren hissedilebilir kabartma oklar bulunması gerekmektedir (Şekil 3.6). Geçiş süreleri, hareket kısıtlılığı olan yayaların geçişine izin verecek şekilde programlanmalıdır (TS 12576, 2012).



Şekil 3.6: Işık kontrollü yaya geçitlerinde herkesin kullanımına uygun butonlar (Gültaşlı, 2017)

Refüjlü veya üçten fazla şeritli refüjsüz yollarda yayaların karşıdan karşıya geçmesi sırasında yolun ortasında refüj üzerinde bekleyebileceği yaya adaları yapılmalıdır. Bekleme alanların genişlikleri yaya geçidi ile aynı genişlikte olmalıdır. Bu genişlik asgari 300 cm'dir. Görme engelliler için kavşak adaları veya refüjlü yaya geçitlerinin geçiş kısımlarındaki yüzey dokusu hissedilebilir olmalı yani taşıt yolu yüzeyinden farklı yapılmalıdır (Şekil 3.7) (TS 12576, 2012).



Şekil 3.7: Kavşak adaları veya refüj bulunan yaya geçitleri (Gültaşlı, 2017)

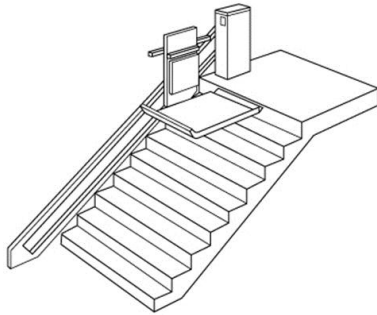
Trafik yoğunluğunun az olduğu yerlerde ışık kontrolsüz yaya geçitleri tercih edilebilir. Bu tür yaya geçitlerinde güvenlik için sürücüler yaya geçidinden asgari 20 m önce yaya geçidi işaretiyle uyarılmalıdır. Yeterli uzaklıktan görülebilmeli ve iyi aydınlatılmış olmalıdır. Işık kontrolsüz yaya geçitleri, aydınlatma için hem araçlara hem yayalara uyarıcı da olacak olan yanıp sönen sarı ışıkla donatılmalıdır. Ayrıca görme engelliler için yaya geçidinin başlangıç ve bitişine hissedilebilir yüzeyler oluşturulmalıdır (Şekil 3.8) (TS 12576, 2012).



Şekil 3.8: Işık kontrolsüz yaya geçidi (Gültaşlı, 2017)

Tekerlekli sandalye kullanıcıları, bebek arabalı ebeveynler, yürüme zorluğu olan kişiler gibi hareket kısıtlılığı olan kullanıcılar dâhil herkesin hareketini kolaylaştırmak için yaya geçitleri tercihen zeminle aynı seviyede olmalıdır. Fakat, araç trafiğinin yoğun olduğu yollarda zeminle aynı seviyede yaya geçitlerinin yapılmasına imkân yoksa tüm yayaların kolaylıkla kullanabileceği alt/üst geçitler tasarlanmalıdır (TS 12576, 2012).

Alt ve üst geçitlerde eğer çevreye uygun ise merdiven yerine eğimi % 6'yı geçmeyen rampalar tercih edilmelidir. Rampa yapılamaması durumunda; alt ve üst geçitlerin herkes tarafından kullanılabilmesini sağlamak için dikey asansör, yürüyen merdiven veya merdiven eğiminde hareket eden eğik asansör yapılmalıdır (Şekil 3.9)



Şekil 3.9: TS 12576'da bulunan, rampa yapılamaması durumunda tercih edilebilecek eğik asansör (Gültaşlı, 2017)

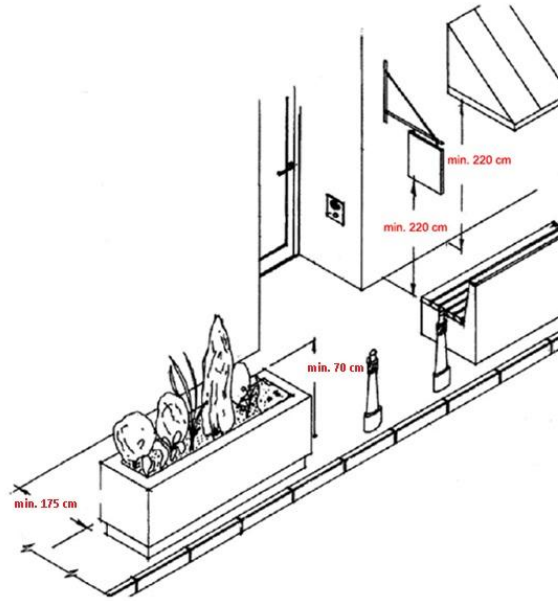
Geçit çevresinde yayaların alt/üst geçiti kullanmayıp, yol üzerinden karşıya geçmesini engelleyici bariyerler konulmalı ve işaretlemeler yapılmalıdır.

3.1.5 Kent mobilyaları ve donanımları

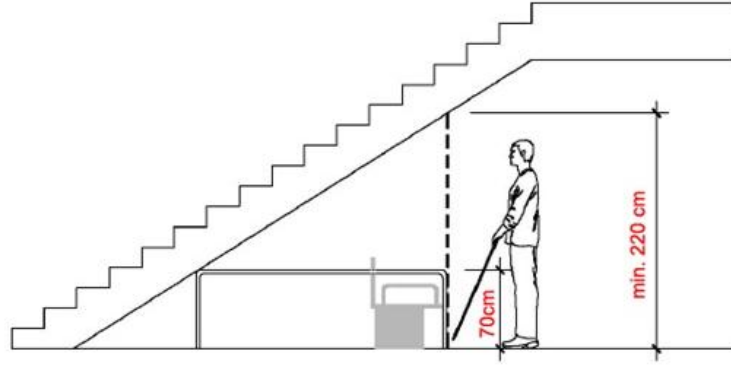
Kent mobilyaları; bankları, aydınlanma direklerini, telefon kulübelerini, çöp kutularını, bitkilendirme saksılarını, bilet, gazete, çiçek gibi ürün satış büfelerini, herkesin kullanımında olan tuvaletleri, otobüs duraklarını ve işaret/bilgilendirme levhalarını kapsar.

Kent mobilyaları ve donanımları, uygun yerlere konumlandırılmalı ve yeterli işaretlemelerle hareket kısıtlılığı olan kullanıcıların hareketlerine engel olmayacak şekilde ve herkesin kullanımına uygun tasarlanmalıdır. Kaza durumları düşünülerek, kent mobilyalarının keskin ve çıkıntılı kenarlardan arındırılmış olmasına dikkat edilmelidir. Kent mobilyalarının renkleri seçilirken kolay algılanabilmeleri için çevresiyle zıtlık oluşturacak renkler tercih edilmeleidir.

Kaldırım üzerinde bulunan yapı çıkıntılarının, levha ve işaret tabellalarının en düşük seviyeleri yayaların güvenliği için asgari 220 cm yükseklikte olmalıdır (Şekil 3.10). Kaldırımlarda üst geçit bağlantısı sağlanması gibi durumlarda bulunması ihtimali olan merdivenleri 220 cm'den daha alçak olan kısımları kapatılmalıdır (Şekil 3.11).

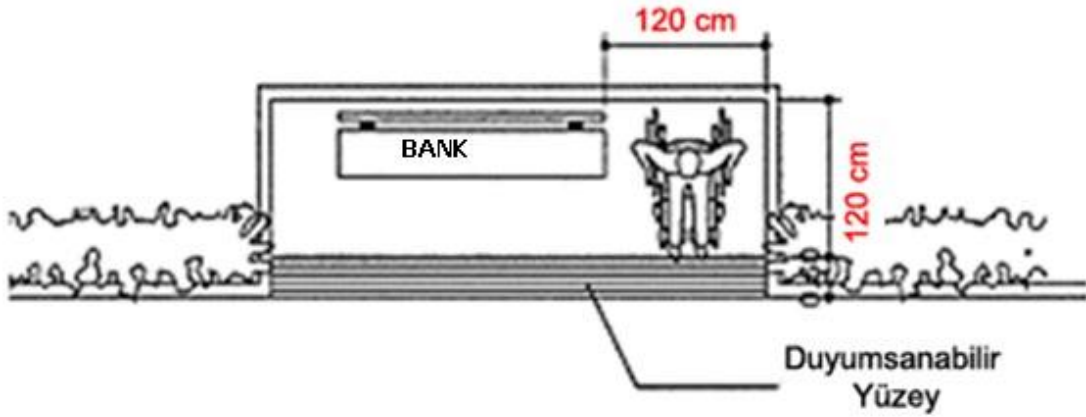


Şekil 3.10: Kaldırımlarda baş kurtarma mesafesi (TS 12576, 2012)



Şekil 3.11: Kapatılması gereken merdiven altları (TS 12576, 2012)

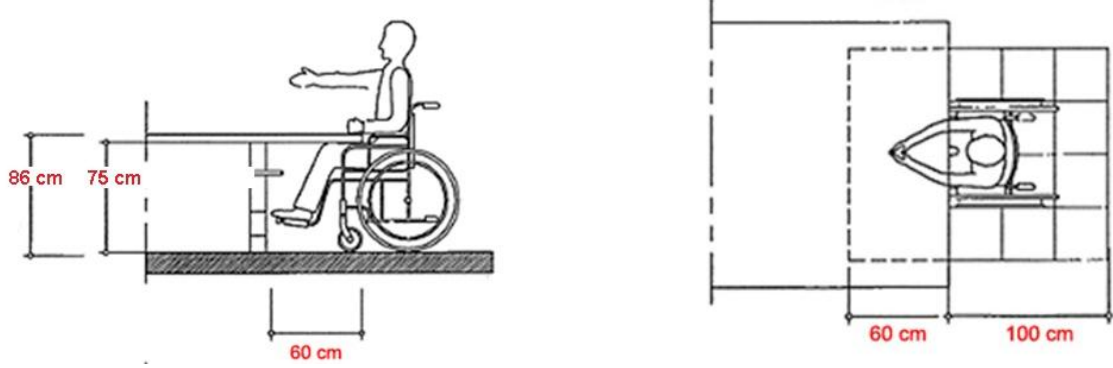
Dinlenme alanları ve banklar, kaldırım yürüme alanı dışında, kaldırımın genişliğine bağlı olarak, yaya akımına engel olmayacak ve herkes tarafından kullanılabilir şekilde düzenlenmelidir. Oturma banklarının yanında tekerlekli sandalye kullanıcıları veya bebek arabalarının yanaşabileceği şekilde asgari 120 cm boşluk bırakılmalı ve oturma banklarına ayrılmış kısmın girişindeki döşeme yüzeyi görme engelliler tarafından duyumsanabilir olmalıdır (Şekil 3.12). Bankların zeminden yüksekliği 41-46 cm arasında tercihen 45 cm olmalı ve banklarda yaslanma yeri bulunmalıdır.



Şekil 3.12: Dinlenme için ayrılan kısım (TS 12576, 2012)

Dinlenme alanlarında masa yapılacağı zaman, masaların yüksekliği azami 86 cm olmalı, bütün yönlerden tekerlekli sandalyenin yaklaşabilmesi için masanın altındaki minimum 75

cm yüksekliğinde, 60 cm derinliğinde net boşluk olmalıdır (Şekil 3.13) (Türk Standardı, 2012).



Şekil 3.13: Dinlenme alanlarındaki masa boyutları (TS 12576, 2012)

Kent mobilyaları ve donatıları kent içinde herkesin kullanımına uygun tasarlanmalıdır. Herkesin kullanımına açık telefon kulübeleri, çeşmeler, tuvaletler tasarlanırken farklı kullanıcılar dikkate alınarak tasarlanmalı, tüm kullanıcılara imkân ve seçenek sunulmalıdır.

3.1.6 Otoparklar

Kent içerisinde bulunan otoparklar; engelliler, yürüme zorluğu çeken kullanıcılar, bebek arabası kullanan ebeveynler, çocuklar gibi farklı kullanıcıların aralarında bulunduğu tüm kentlilerin kullanımına uygun şekilde tasarlanmalıdır. Genellikle yapıların yakın çevresine konumlandırılması uygun görünen otoparklar tasarlanırken; araç boyutları, araçlarda bulunan kullanıcı türleri ve araç sayısı dikkate alınmalıdır.

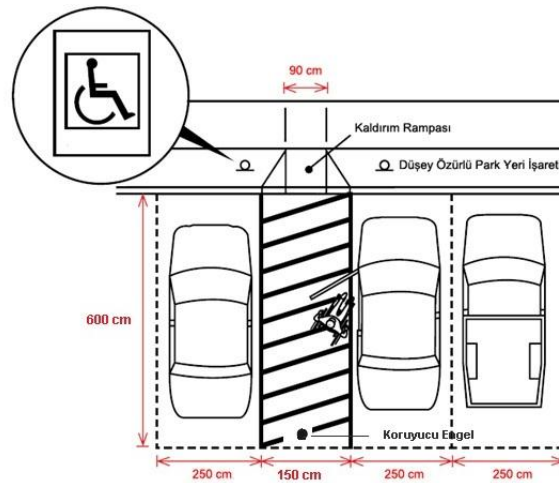
Otoparklar açık veya kapalı otopark olabilir. Her iki otopark türünde de zemin kaymaz malzeme ile döşenmeli, otopark içerisinde gerekli yerlere yönlendirici ve bilgi verici işaretlemeler yapılmalıdır.

Otopark düzenlemelerinde manevra alanı hariç bir binek araç için genişliği 250 cm, uzunluğu 500 cm olan park alanı tasarlanmalıdır. Otoparklarda herkesin güvenliği düşünülmeli, otoparktan yapıya tüm kullanıcıların güvenli bir şekilde ulaşacağı şekilde tasarlanmalıdır. Otoparkların gece aydınlatması yeterli düzeyde yapılmalıdır. Ayrıca otoparklar kış mevsiminde ortaya çıkan kar ve buz gibi hava koşullarından, yaz

mevsiminde ise güneş ışınlarından korunmuş veya bu koşullar dikkate alınıp önlem alınmış düzenlemelere sahip olmalıdır.

Otopark düzenlemelerinde kullanıcılar arasında bulunan engelliler için tasarlanmış otopark alanları da bulunmalıdır. İstanbul otopark yönetmeliğine göre; otopark içerisinde her yirmi araç için engelli işareti bulunan en az bir park yerinin bulunması zorunludur. Bu park alanları binaların giriş/çıkışlarına veya asansörlere en yakın mesafeye konumlandırılmalıdır. Bu mesafe 30 m'den uzak olmamalı ve bina erişimine güvenli bir yolla bağlantılı olmalıdır. Engelliler için düzenlenmiş otopark alanları eğer üzeri kapalı ise van tipi araçlarında park edebilmesini sağlamak için net yüksekliği en az 260 cm olması tercih edilmelidir (TS 12576, 2012).

Otoparkta engelliler için düzenlenmiş bir park yeri bulunuyorsa genişlik 400 cm, uzunluk 600 cm olmalıdır. Birden çok engelli park alanı planlanıyorsa genişlik minimum 250 cm, araç etrafında kolay hareket edebilmek amacıyla uzunluk minimum 600 cm yapılmalıdır. İki engelli park yeri arasında tekerlekli sandalyeden araca kolayca geçiş imkânı sağlanması için 150 cm genişliğinde, 600 cm uzunluğunda araca paralel erişim koridoru ayrılmalıdır. Erişim koridoru ile kaldırım aynı seviyede değil ise bu alan rampa ile kaldırıma bağlanmalıdır (Şekil 3.14). Engelliler için tasarlanmış park alanlarının düzenlenme amacının herkes tarafından anlaşılabilmesi için yatay ve dikey işaretlemeler yapılmalıdır.



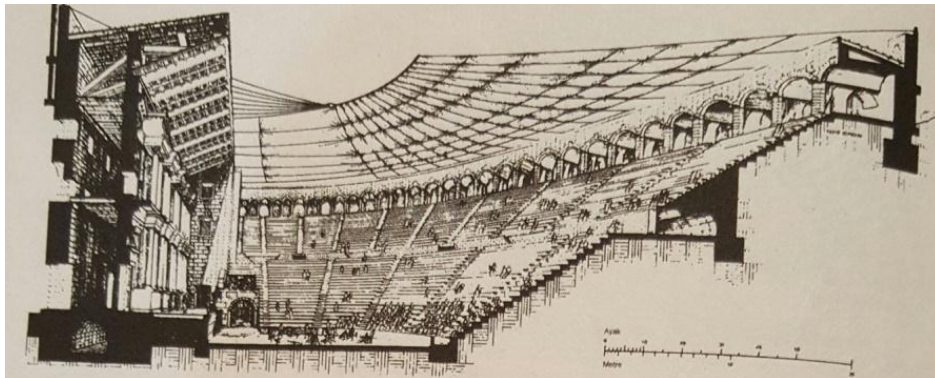
Şekil 3.14: Engelliler için düzenlenmiş park alanları (TS 12576, 2012)

3.2 Kamusal Yapıların Tarihsel Süreci

Eski çağlardan beri insanlar bir arada aktivite gerçekleştirebilecekleri, toplanabilecekleri mekânlara ihtiyaç duymuşlardır. Toplumdaki herkesin katılımına açık olan faaliyetler antik dönemde dış mekanlarda gerçekleştirilirken, zamanla iç mekanlar da bu amaç için kullanılmaya başlamış, bu sayede kamusal yapılar ortaya çıkmıştır.

Tarih boyunca mimarlık, bulunduğu döneme göre gelişim ve değişim göstermiştir. Toplumda benimsenmiş standart ölçülere ve yetilere sahip kullanıcıların yanı sıra, farklı kullanıcı türlerinin varlığı da zamanla kabullenilmiştir. Her ne kadar geç kabullenilmiş olsa da eski çağlarda inşa edilmiş kamusal yapıların bazılarında tasarım yapılırken farklı kullanıcıların düşünüldüğü görülmüştür.

Örneğin, Roma’da herkes tarafından kullanılan, kentlerinin ticaret merkezlerinin yanında konumlandırılmış olan tiyatro yapıları, taş payeler üzerinde yükselen eğik tonoz üstünde yukarıya doğru eğimlenen oturma sıralarına sahipti. Oturma yerleri aralarında, dolaşımın sağlanması için merdiven ve rampalar bulunuyordu. Dolaşım için merdiven ve rampanın düşünülmüş olması farklı kullanıcı türlerinin bir arada olacağı dikkate alınarak tasarım yapıldığını göstermektedir. Romadaki tiyatro yapılarının temel formu Augustus tarafından projelendirilmiş, on bir bin seyirci kapasiteli Marcellus Tiyatrosu’nda son şeklini almıştır. Tam bir yarım daire formuna sahip olan bu yapılar, Roma kentlerinin herbirinde bir yada iki tane bulunmakta idi. Roma tiyatroları arasından en iyi durumda kalmış olanı Pamphylia eyaletinde bulunan Aspendos tiyatrosudur (Şekil 3.15).

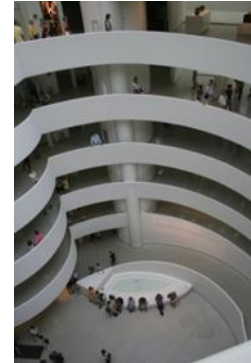


Şekil 3.15: Pamphylia eyaletinde bulunan Aspendos tiyatrosu (Roth, 1993)

20. yüzyılda Almanya ve İtalya’da bulunan bazı mimarlar modern ilginin anlamı olan güçlü heykelsi formlar ortaya çıkararak, yeni ve dinamik bir simgesel mimarlık yaratmaya başlamışlardır. Fakat, Almanya’da yaşanan olumsuz kamu baskısı sebebiyle Alman mimarlar anlatımsal formlara ilişkin çalışmalarına son vermişlerdir. Yalnızca bu baskıyı önemsemeyen Frank Lloyd Wright mimari formda keskinlik yaratmaya devam etmiştir. Hem mekânı tanımlama ve çevirme, hem de düşey hareketi vurgulama amacıyla, sarmal çizgi ile ilgilenen Wright’dan, 1943 yılında Solomon R. Guggenheim’in modern sanat koleksiyonunun sergileneceği bir müze tasarlaması istenildi. Wright bu müzeyi yükseldikçe dışa doğru genişleyen sarmal formda tasarlamıştır. Ayrıca yapı içerisinde katlar arası düşey dolaşımı sağlamak için sarmal rampa kullanmış, yapının üzerini cam bir tepe ışıklığı ile örtmüştür. Amerika’da bulunan, kamusal bir yapı olan bu müzenin herkesin kullanımına uygun tasarlanmış, modern bir yapı olduğu görülmektedir (Şekil 3.16).



(a) Genel görünüş
(Must See Places, 2017)



(b) İç mekan görünüşü
(Pinterest, 2017)

Şekil 3.16: Solomon R. Guggenheim Müzesi

Ortaya çıktığı zamandan günümüze mimarlık; sosyo-ekonomik, kültürel ve teknolojik gelişim ve değişimlerden etkilenmiştir. Bu etkiler diğer mimari eserler gibi kamusal yapıların tasarım ve kullanımında da görülmüştür. Kamusal yapıların tarihsel süreciyle ilgili daha fazla bilgi alınmak için, Ek 2’den yararlanılabilir.

3.3 Kamusal Yapıların Tasarım Kriterleri

Kamusal yapılar; toplumun sosyal, kültürel ve ekonomik durumunu yansıtan yapılardır. Kamuya açık yani herkes tarafından kullanılan bu yapılar, toplumsal kimliğin etkisiyle tasarlanmaktadır.

Tarih boyunca insanların bir araya gelme ve birlikte sosyalleşme eğilimleri, yaşam biçimlerinin değişmesi, kamusal yapıların tasarımında da değişimlere sebep olmuştur. Tasarlandıkları dönemin mimari üsluplarından da etkilenecek oluşturulan kamusal yapılar, her dönemde herkesin kullanımına açık olduğundan kullanıcı kitlesi olarak belli bir kısmı hedef almamaktadır.

Zamanla yaşam kalitesi artan, çağdaş toplumlar; daha konforlu, güvenilir yapılar talep etmeye başlamışlardır. Kullanıcısı halk olan kamusal yapıların, herkes tarafından dolaşılabilen ve erişilebilen yapılar olması, bulundukları kentte sağlanan ulaşım, dolaşım ve erişimle önem kazanmaktadır. Yani kamusal yapıların tasarımı bulundukları çevreyle bütünleşmiş bir şekilde herkesin ulaşım, dolaşım ve erişimine uygun olmalıdır.

3.3.1 Kamusal yapılara ulaşılabilirlik

Ulaşılabilirlik; kentte yaşayan bütün bireylerin, kentin sunduğu kamusal hizmetlerin tümüne ulaşabilmesi demektir. Bu durum kenti paylaşan her bireyin en doğal hakkıdır. Kentlileşmenin, kente ait kararlara katılabilmenin ve o yere aidiyet duyabilmenin vazgeçilmez bileşenidir (Evcil ve Usal, 2008).

Toplumda farklı kullanıcı türleri bir arada yaşamaktadır. Dünya Sağlık Örgütü (WHO) istatistiklerine göre herhangi bir ülkedeki engelli oranı % 10'dur. Birleşmiş Milletler de 1994 yılında yayınladığı raporla bu oranı kabul etmiştir. Gelişmekte olan ülkelerde bu oran %13'e ulaşmaktadır. Devlet İstatistik Enstitüsü istatistikleri Türkiye'deki 2007 nüfus projeksiyonuna göre; 74 milyon kişiden 2 milyonu 0-10 yaş arası bebek ve çocukları, 12 milyonu da 60 yaş ve üzeri yaşlıları kapsamaktadır. Yaşlı nüfusu dünyanın pek çok ülkesine göre çok düşük ortalama olan Türkiye'de, DİE 2002 yılı istatistiklerine göre 8.5 milyon yani % 12.29 oranında engelli birey bulunmaktadır (Kavak, 2010). K.K.T.C'de Devlet Planlama Örgütü tarafından 2006 yılında yapılmış olan nüfus sayımı sonuçlarına göre toplam nüfus 256.644 olarak açıklanmıştır. Nüfusun 47.595'i 0-15 yaş arası bebek ve

çocukları; 27.429'u ise 60 yaş ve üzeri bireyleri kapsamaktadır (Atasoy, 2011). Ayrıca K.K.T.C. Çalışma Dairesi'nde çeşitli engelleri bulunan yaklaşık 5.900 bireyin kaydı bulunmaktadır.

Kentte; hareket kısıtlılığı olan bireyler, çocuklar, gençler, yaşlılar, hamile kadınlar, bebek arabası kullanan ebeveynler, engelliler gibi çeşitli kullanıcılar ulaşım araçlarını kullanmaktadır. Kendi fiziksel koşullarına uygun özel araçlarının yanı sıra, bu kullanıcıların tümünün kentte bulunan toplu taşıma araçlarını güvenli ve konforlu bir şekilde kullanabilmeleri gerekmektedir.

Kent içerisinde bulunan yaya yolları, araç yolları ve çevresinde, durak ve istasyonlarda, kaldırımlarda, merdiven ve rampalarda, otoparklarda, kentsel donatılarda ve diğer kullanımlarda bütün kullanıcılar için uygun tasarımların yapılması gerekmektedir.

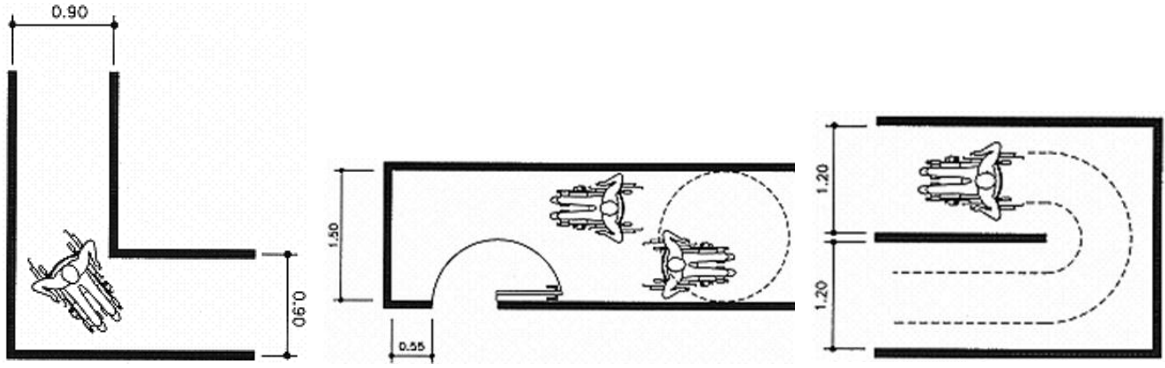
3.3.2 Kamusal yapılarda dolaşım

Ulaşımın araçlarla veya yaya olarak kamusal yapılara sağlanmasından sonra, kamusal yapılar tasarlanırken dikkat edilmesi gereken önemli kriterler arasında yapı içerisindeki dolaşımın herkes için uygun olması sayılabilir.

Yapının giriş kapısına herkes için uygun yaklaşım sağlanmalıdır. Yakın çevresinde bulunan kaldırımlardan ve/veya otoparklardan bina giriş kapısına ulaşım uygun olmalıdır. Bunun için yakın çevresiyle bina giriş kapıları arasında seviye farkının bulunmaması veya seviye farkı var ise bu farkın herkesin kullanımına uygun bir tasarımla aşılması gerekmektedir. Yapı giriş kapılarının boyutlarının bütün kullanıcı türlerine uygun olmasıyla başlayan yapı içi dolaşımın sağlanması çok önemlidir.

Yapı içerisinde yatay dolaşım ve dikey dolaşım olmak üzere iki yönde dolaşım vardır. Her iki yöndeki dolaşım elemanları da tasarlanırken yapıyı kullanacak olan bireylerin çeşitliliği dikkate alınmalıdır. Katları ayıran ve her katın zeminini ve tavanını oluşturan yapı elemanlarına döşeme denir. Dikey dolaşım olarak bilinen döşemeler arası dolaşım seviye farkından dolayı merdiven, rampa, asansör gibi yapı elemanlarıyla sağlanırken; her döşemenin herkesin kullanımına uygunluğu için kendi içerisinde seviye farkı bulunmamasına veya eğer seviye farkı var ise bu seviyenin hiçbir kullanıcı için engel teşkil etmeyecek şekilde aşılmasına dikkat edilmelidir. Koridorlar ve holler gibi dikey dolaşım

elemanlarının herkesin kullanımına uygun olması ve kullanıcı sayısı dikkate alınarak tasarlanması önemlidir. Ayrıca farklı kullanıcı türleri dikkate alınarak yapı içerisindeki dolaşımda herkesin kullanımına uygun alanlar düzenlenmelidir. Örneğin görme engelli kullanıcıların işlem yapabileceği bölümlere erişebilmeleri için yerlere hissedilebilir yüzeyler tasarlanmalı, tekerlekli sandalye kullanıcısının manevra alanları düşünülerek yatay dolaşım elemanları bağlantıları dikkatle yapılmalıdır (Şekil 3.17). Böylece güvenli ve rahat kullanılan yatay dolaşım elemanları tasarlanmış olur.



Şekil 3.17: Tekerlekli sandalye kullanıcılarının farklı tipteki koridorlarda ihtiyaç duydukları dolaşım alanları (Ölçüler metre cinsinden verilmiştir.) (United Nations, 2003)

Düşey dolaşımda merdiven, asansör, rampa gibi düşey dolaşım elemanları mevcuttur. Merdivenler tasarlanırken riht yükseklikleri; çocuklar, hareket zorluğu çeken kullanıcılar, yaşlılar, hamile kadınlar gibi çeşitli kullanıcı türlerinin kolaylıkla kullanabilecekleri seviyede olmalıdır. Merdivenlerde bulunan korkuluklara farklı kullanıcı boyları için farklı seviyede tutunma kolları tasarlanmalıdır. Ayrıca kullanıcı sayısı da dikkate alınarak merdiven genişliği belirlenmelidir. Asansörlerin kapı ve kabin boyutları da kullanıcı sayısı ve çeşitliliği önemslenerek belirlenmelidir. Düşey dolaşımın önemli diğer ögesi olan rampalar tasarlanırken genişlikleri ve eğimi tekerlekli sandalye kullanıcıları, bebek arabası kullanan ebeyenler gibi farklı kullanıcılar için uygun ve güvenli olmalıdır. Ayrıca yatay ve düşey dolaşım içerisinde bulunan bütün iç kapı genişlikleri, açma kolları ve açılma yönleri de herkes tarafından kullanılabilir şekilde tasarlanmış olmalıdır.

Yapı içerisinde bulunan yatay ve düşey dolaşım elemanları, kamusal yapıların kullanıcı kitlesinin herkes olduğu dikkate alınarak tasarlandığında dolaşım tüm kullanıcılara uygun olur.

3.3.3 Kamusal yapılarda erişim

Yapıya ulaşımın ve yapı içerisinde dolaşımın sağlanmasıyla birlikte, yapının işlevine göre verilen hizmetlere herkesin erişimini sağlamak ve bu sayede kullanıcının gereksinimlerini karşılayabileceği mekânlar oluşturmak da kamusal yapıların tasarımında önemli bir kriterdir.

Erişimin sağlanması için yapı içerisinde kullanıcıyı gitmek istediği yere ulaştıracak, herhangi bir tehlikeyi veya olumsuz durumu gösterecek, bilgilendirme sağlayacak bir takım yönlendirme ve uyarma donanımlarına ihtiyaç vardır. Bunlar çeşitli engelleri bulunan bireylere hizmet verebilmesi için dokunma, görme ve duyma duyularıyla anlaşılabilir şekilde düzenlemelerdir. Özellikle görme ve duyma engelli kullanıcılar için bu uygulamalar çok önemlidir. Örneğin; görme engelli bireylerin asansör kullanıcıları arasında olması düşünülerek; asansörlere sesli uyarıcı sistemler kurulmalıdır. Asansör kullanımı için gerekli düğmeler herkes tarafından anlaşılabilir olmalı ve görme engellilerin kullanımına uygun olması için hissedilebilir yüzeylere sahip olmalıdır. Ayrıca asansör düğmeleri; tekerlekli sandalye kullanıcıları, kısa boylu kullanıcılar gibi farklı kullanıcı türlerinin erişebileceği yüksekliğe konumlandırılmalıdır.

Kamusal yapılar içerisinde kullanıcıya uygun tasarlanmış donatı elemanlarının bulunması erişimin sağlanması için en önemli etkenlerden biridir. Örneğin; bilgi verme ve yönlendirmenin sağlanması için giriş kapılarına yakın konumlandırılmış danışma bankolarının veya yapı içerisinde herhangi bir işlem yapılacak olan diğer bankoların bütün kullanıcılara uygun tasarlanması gerekmektedir. Bankoyu kullanan daimi kullanıcı olan çalışanın ve geçici diğer kullanıcıların türleri ve eylemleri dikkate alınarak banko tasarımına karar verilmelidir. Farklı kullanıcılar için ve/veya aynı kullanıcının farklı eylemleri için uygun olan farklı buyutlara ve özelliklere sahip bölümlerin bir arada bulunduğu bankoların tasarlanması herkesin erişimine uygun banko tasarlanmasını sağlayacaktır. Yapı içerisinde, farklı kullanıcıların erişip ihtiyaçlarını karşılayabileceği tuvalet gruplarının bulunması da erişimin sağlanmasına örnek gösterilebilir.

Kamusal yapıların tasarlanmasında herkesin yapıya ulaşımı, yapı içerisinde yatay ve düşey dolaşımı güvenli, konforlu bir şekilde sağlanmasıyla birlikte yapı içerisindeki tüm hizmetlere erişmesi ile uygun kamusal yapılar tasarlanmış demektir.

3.4 Evrensel Tasarım Yaklaşımına Etki Eden Mevzuatlar

Evrensel tasarımın uygulanması için doğrudan bir yasal düzenleme bulunmamakla birlikte, herkesin kullanımına uygun tasarımlar yapılabilmesi için ulaşılabilirliğin, dolaşımın ve erişimin sağlanması gerekmektedir. Bunun sağlanabilmesi adına bütün gelişmiş ülkelerde bazı imar kanun ve yönetmelikler, standart, rehber ve ölçüler bulunmaktadır.

Birçok ülkenin yasa ve bildirgelerinde toplumdaki tüm bireyler eşit haklara sahiptirler. Bu eşitlik herkesin kullanımına açık mekânlarda da kendini göstermelidir. Evrensel tasarımda; toplumdaki tüm bireylerin kullanımına uygun, fonksiyonlarına göre herkese aynı hizmeti sağlayabilen mekânlar tasarlamak amaçlanmıştır. Bu amaca yönelik olarak yapılacak olan tasarımlarda; ülkeler tarafından ortaya çıkarılmış bazı yönetmelikler, standartlar, yasalar ve kanunlar da dikkate alınmalıdır. Herhangi bir kontrol listesine uyulmayı veya kurallar koymayı amaçlamadan, evrensel tasarım uygulanırken, en önemli etmen olan kullanıcılar arasında bulunan engellilerin de kullanımına uygun tasarımlar yapabilmek için ülkeler tarafından hazırlanmış ve kabul görmüş engelli standart ve kanunları dikkate alınarak herkesin kullanımına uygun tasarımlar yapılmalıdır.

Bu bağlamda evrensel tasarımın ortaya çıktığı ülke olan Amerika'da 1990 yılında ortaya çıkarılmış olan Engelli Amerikalılar Yasası (The American with Disabilities Act, ADA) engelliler için çok önemli haklar ve topluma katılma imkânı sağlamaktadır. Erişilebilirlik/ulaşılabilirlik standartlarının belirleyicisi durumunda olan ADA doğrultusunda hazırlanan Amerikan Engelliler Yasası Standartları (*ADA Standards for Accessible Design*); engelli bireylerin, toplum tarafından ortak kullanılan alanlara erişilebilirliğini sağlayacak düzenlemeleri oluşturmayı amaçlamaktadır.

Birleşmiş Milletler tarafından hazırlanmış Engellilere Erişilebilirlik - Engelsiz Çevre İçin Tasarım Kılavuzu (*Accessibility for the Disabled - A Design Manual for a Barrier Free Environment*) da tasarımcıları, herkesle birlikte engelliler için uygun çevre ve mekânlar oluşturmaya yönlendiren bilgiler içermektedir.

Ayrıca ülkemizle sosyal, kültürel, ekonomik ve milli değerleri bakımından güçlü bağlara sahip Türkiye’de son şekli 2005 yılında kabul edilmiş olan Engelliler Hakkında Kanun da engellilerin herkesle aynı haklara sahip olduğunun kabul edildiği kanundur. Engelli bireylerin ulaşım dolaşım ve erişim haklarını koruyup, engellileri toplumla bütünleştirmeyi amaçlamaktadır. Bu kanuna göre; kamu kurum ve kuruluşlarına ait mevcut resmî yapılar, mevcut tüm yol, kaldırım, yaya geçidi, açık ve yeşil alanlar, spor alanları ve benzeri sosyal ve kültürel alt yapı alanları ile gerçek ve tüzel kişiler tarafından yapılmış ve umuma açık hizmet veren her türlü yapılar engellilerin erişebilirliğine uygun durumda olmalıdır. Bunların sağlanması için Türk Standartları Enstitüsü tarafından oluşturulmuş TS 12576 şehir içi yollar- kaldırım ve yaya geçitlerinde ulaşılabilirlik için yapısal önlemler ve işaretlemelerin tasarım kuralları ve TS 9111 özürllüer ve hareket kısıtlılığı bulunan kişiler için binalarda ulaşılabilirlik gerekleri adlı standartların dikkate alınması gerekmektedir.

Gelişmekte küçük bir ülke olan ülkemiz K.K.T.C.’de binalar ve yollarla ilgili kuralların belirlendiği, devletin kuruluşundan önce 1946 yılında kabul görmüş ve hâlen geçerli olan Fası 96: yollar ve binalar düzenleme yasası mevcuttur. 2012 yılında Kıbrıs Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği tarafından konsolide edilmiş; yani yapılan ekleme, çıkarma ve değişikliklerle yeniden düzenlenmiş olan yasanın içeriğinde engellilerle ilgili düzenlemeler bulunmamakta idi. Fakat bu tez çalışması sürerken, 29 Kasım 2016 tarihli resmi gazetede ilan edilerek Fası 96’ya ek olarak Madde 19 altında bir tüzük K.K.T.C. Bakanlar kurulu tarafından onaylanmıştır. Eklenen madde dış ve iç mekan erişim standartlarının engelliler için de uygun hale getirilmesini içermektedir.

Farklı ülkelerin, evrensel tasarıma etkisi olan standart ve yasalarına bakıldığında kamusal mekanlarda uygulanması gereken bazı düzenleme ve ölçüler aşağıda verilen çizelgelerde karşılaştırılmıştır (Tablo 3.1a ve Tablo 3.1b).

Tablo 3.1a: Farklı ülkelerin evrensel tasarıma etki eden standart ve yasalarına göre dış mekan düzenlemelerinde uyulması gereken bazı ölçüler

	ENABLE BİRLEŞMİŞ MİLLETLER	TS 12576 ve TS 9111 TÜRKİYE	FASIL 96 K.K.T.C.
DİŞ MEKAN	Genişliği	Tercihen: 180 cm	En az: 150 cm En ideal: 200 cm
	Eğimi	Enine Eğim: %5	Enine Eğim: %2 Boyuna Eğim: %5
	KALDIRIM		
	Görme engelliler için kalvuz iz	Genişliği en az: 60 cm Renk: Çevresiyle zıt renkler	Genişliği en az: 40 cm Renk: Çevresiyle zıt renkler
	Bitkilendirme ve donatı elemanları konumu	50-75 cm genişliğindeki emniyet şeridi içinde	En az 75 en fazla 120 cm genişliğindeki emniyet şeridi içinde
	Bordür taşı	En az yükseklik: 7 cm En fazla yükseklik: 15 cm	En az yükseklik: 3 cm En fazla yükseklik: 15 cm
	Genişlikleri	Düz en az: 90 cm 90° dönüşlü: 140 cm 180° dönüşlü: 90cm	Düz : 100 cm 90° dönüşlü: 140 cm 180° dönüşlü: 100 cm
	RAMPA		
	Sahanlıkta yön değiştiren rampalarda sahanlık genişliği	En az: 140 cm x 140 cm	En az: 150 cm x 150 cm
	Eğim	%5-%8	Kullanışlı: %6
DİŞ MEKAN	Korkuluk yükseklikleri (çift kademeli tutunma kolu)	(Yukarıdan aşağıya doğru) 1. Kademe: 85-95 cm 2. Kademe: 70-75 cm	(Yukarıdan aşağıya doğru) 1. Kademe: 90-100 cm 2. Kademe: 70 cm
	Genişlik	En az: 150 cm	Asgari: 180 cm
	Basamak genişliği	Asgari: 30 cm	Asgari: 30 cm
	Basamak yüksekliği	En az: 12 cm En fazla: 18 cm	Asgari 15 cm
	Uyarıcı yüzey genişliği	Asgari: 60 cm	Asgari: 30 cm
	MERDİVENLER		
	Genişliği	_____	Asgari: 300 cm
	Trafik ışığı butonu yüksekliği	90-120 cm	90-120 cm
	Kaldırımdan, hemzemin yaya geçidine eğim	%5-%8	Yanlardan: %10 Ortadan: %8
	Standart otopark ölçüleri	Genişlik: 230 cm Uzunluk: 490 cm	Genişlik: 250 cm Uzunluk: 500 cm
DİŞ MEKAN	Engelli park yeri ile bina arası mesafe	En fazla: 30 m	Tercihen: 10 m En fazla: 25 m
	Engelli park yeri	Birden fazla araç için Genişlik: 250 cm Uzunluk: 600 cm Ulaşım koridoru: 120 cm x 600 cm	Birden fazla araç için Genişlik: 250 cm Uzunluk: 500 cm Ulaşım koridoru: 140 cm x 500 cm
	Kapalı otopark tavan yüksekliği	En az: 200 cm	En az: 260 cm
	Kaldırımı paralel engelli otoparkı	_____	Genişlik: 250 cm Uzunluk: 900 cm Erişim koridoru: 250 cm x 120 cm
	OTOPARK		
	İşaretler, bina çıkmaları ve tabellalar	Yüksekliği en az: 200cm	Yüksekliği en az: 220cm
	DİNLENME		
	Dinlenme bankları	Oturma Yüksekliği: 45cm	Oturma Yüksekliği: 41-45 cm

Tablo 3.1b: Farklı ülkelerin evrensel tasarıma etki eden standart ve yasalarına göre iç mekan düzenlemelerinde uyulması gereken bazı ölçüler

	ENABLE BİRLEŞMİŞ MİLLETLER	TS 12576 ve TS 9111 TÜRKİYE	FASIL 96 K.K.T.C.
İÇ MEKAN	Kapı önü sahanlık	En az: 120 cm x 150 cm	En az: 150 cm x 150 cm
	Giriş merdiveni başlangıç ve sonunda uyarıcı yüzey	Genişliği: 60 cm	Genişliği: 60 cm
	Rampa kenar koruma bordürü	En az: 15 cm	En az: 5 cm
	Rampa eğimi	%5-%8	En fazla: %8
	Rampa korkuluk yükseklikleri (çift kademeli tutunma kolu)	(Yukarıdan aşağıya doğru) 1. Kademe: 85-95 cm 2. Kademe: 70-75 cm	(Yukarıdan aşağıya doğru) 1. Kademe: 90-100 cm 2. Kademe: 70 cm
	Rampa genişliği	100 cm	100 cm
	Girişteki hissedilebilir yüzey boyutları		En az: 150 cm x 150 cm
	Giriş kapısı	Genişliği en az: 100 cm	Genişliği en az: 150 cm
	Eşik		Yüksekliği en fazla: 1.3 cm
	Geçiş Genişliği	En az: 100 cm	En az: 100 cm
YATAY DOLAŞIM	İç kapılar	Genişliği en az: 90 cm	Genişliği en az: 90 cm
	Tekerlekli sandalyenin 180° dönüşü için gerekli genişlik	Boyutları: 122 cm x 213 cm	Boyutları: 150 cm x 200 cm
	Koridorlar	Genişliği en az: 90 cm.	Genişliği en az: 120 cm Köşe genişliği: 150cm x 150 cm Yüksekliği en az: 220 cm
	Kapı genişliği	En az: 80 cm	En az: 90 cm
	Kabin Genişliği	En az: 100 cm	En az: 120 cm
	Kabin Uzunluğu	En az: 130 cm	En az: 150 cm
	Düğmeler	Yükseklik: 90-120 cm	Yükseklik: 90-110 cm En fazla yükseklik: 137 cm
	Sahanlık Genişliği	En az: 120 cm	En az: 120 cm
	Merdiven, başlangıç bitiş ve sahanlığında hissedilebilir yüzeyler	Genişlik: 60 cm Uzunluk: Basamak boyunca	Genişlik: 40 cm Uzunluk: Basamak boyunca
	Asansörler		Yandan yaklaşımda yükseklik en fazla: 137 cm Önden yaklaşımlarda yükseklik en fazla: 122 cm

3.5 Bölüm Özeti

Kamu kelimesinin kökeni Türkçe'den gelmekte olup İsmet Zeki Eyüpoğlu'nun, Türk Dilinin Etimolojik Sözlüğü'nde kökeni “kamag” ve “kamuğ” olarak belirtilen kelimenin karşılığı “bütün, tüm, toplum, genel” olarak tanımlanmaktadır (Gürallar, 2009). Bu tanımlamayla birlikte, kamu kelimesinin kullanımında akla ilk gelen ‘devlete ait olan’ sıfatı yerine, ‘halka açık, halkın kullandığı’ anlamını benimsemek daha doğru olacaktır. Devlete aitlik sıfatında kullanılmasından kurtarılabilmesi adına kamu sözcüğü yerine kamusal sözcüğü kullanılmaktadır. Kamusal sözcüğü 17. yy sonlarına gelindiğinde “herkesin denetimine açık olan” anlamını kazanmış bir sözcüktür (Uzun, 2006). Kamusal mekân kavramı literatüre net bir şekilde kazandırılmamışken “herkesin girebildiği yer” olarak anlam kazandırılabilir bir kavramdır. Kamusal yapılar da kamusal mekân kavramının alt başlıkları arasında kabul edilebilir ve “herkesin girebileceği yapılar” olarak tanımlanabilir.

Kamu sözcüğü ayrıca Türk Dil Kurumu tarafından “bir ülkedeki halkın bütünü, halk, amme” olarak tanımlanmaktadır. Aynı kurum tarafından yapı sözcüğü tanımı ise “barınmak veya başka amaçlarla kullanılmak için yapılmış her türlü mimarlık eseri” şeklinde yapılmaktadır. Bu iki tanıma bakıldığında literatürde netliği olmayan kamusal yapılar; cinsiyet, yaş, dil, din, ırk, fiziksel veya zihinsel özellik gibi hiçbir ayırım gözetmeden halktan herhangi bir bireyin kullanabileceği yapılar olarak tanımlanabilir.

Toplumdaki herkesin kullanımına açık olan bu yapıların herkes tarafından kullanılabilir şekilde tasarlanması bulunduğu kentteki ulaşılabilirlik, dolaşım ve erişimin sağlanmasıyla değer kazanmaktadır. Bu sebeple kent içerisindeki toplu taşıma araçları, duraklar, kaldırımlar, dış mekân merdivenleri, yaya geçitleri, kent mobilyaları ve donanımları, otoparklar da herkesin kullanımına uygun tasarlanmalıdır.

İnsanların yerleşik hayata geçmesiyle toplu yaşamın ortaya çıkması, eski çağlardan beri insanların bir arada aktivite gerçekleştirebilecekleri, toplanabilecekleri mekânlara ihtiyaç duymasını beraberinde getirmiştir. İlk başlarda açık mekanlarda toplanan insanlar zamanla kültürel ve teknolojik gelişmelerin etkisi ve insanların ortak ihtiyaçlarını bir arada karşılayabilecekleri veya toplanabilecekleri yarı açık veya kapalı toplanma alanlarına da ihtiyaç duymuşlardır. Eski çağlardan günümüze kadar var olmuş olan mimarlık, tarih

boyunca kültürel ve teknolojik gelişmelerden etkilenmiştir. Bazen bulundukları ülke veya kentlerin simgeleri haline gelmiş olan mimari eserlerden olan kamusal yapılar, tasarlandıkları her dönemin ve/veya coğrafyanın mimari üsluplarından etkilenilerek inşa edilmişlerdir. Bu yapılar günümüzde de varlığını ve önemini korumaktadır.

Herkes tarafından kullanıma açık olan kamusal yapılar tasarlanırken, kullanıcı kitlesi olarak toplumdaki herkes hedef alınmalı ve bulunduğu kentle bütün bir şekilde herkes tarafından ulaşılabilir, dolaşılabilir ve erişilebilir yapılar tasarlanmalıdır. Bu bağlamda evrensel tasarım yöntemi benimsenerek tasarlanacak olan kamusal yapıların herkes tarafından kullanılabilir olacağı söylenebilir.

Evrensel tasarımın uygulanması için doğrudan bir yasal düzenleme bulunmamakla birlikte; herkesin kullanımına uygun tasarımlar yapılabilmesi için ulaşılabilirliğin, dolaşımın ve erişimin sağlanması gerekmektedir. Birçok ülkenin yasa ve bildirgelerinde toplumdaki tüm bireylere adaletli davranılması gerektiği açıklanmıştır. Bu adalet herkesin kullanımına açık mekânlarda da kendini göstermelidir. Evrensel tasarımda; halkın kullanımına uygun, fonksiyonlarına göre herkese aynı hizmeti sağlayabilen mekânlar tasarlamak amaçlanmıştır. Bu amaca yönelik olarak yapılacak olan tasarımlarda; ülkeler tarafından ortaya çıkarılmış bazı yönetmelikler, standartlar, yasalar ve kanunlar da dikkate alınmalıdır. Tasarımı herhangi bir kontrol listesine uyarak veya kurallar koyarak yapmadan, evrensel tasarımın kullanıcı kitlesi arasında olan engellilerin de kullanımına uygun tasarımlar yapabilmek için ülkeler tarafından hazırlanmış ve kabul görmüş engelli standart ve kanunları dikkate alınmalıdır.

BÖLÜM 4

YÖNTEM

Bu tezin ana hedefinin, kamusal yapılarda evrensel tasarımın engelliler için öneminin vurgulanmasının yanında mevcut kamusal yapılarının evrensel tasarım ilkelerine uygunluğunun incelenmesi için kriterli bakış oluşturmak olduğu daha önce de belirtilmişti. Bu hedefe uygun olarak, tezin ikinci ve üçüncü bölümlerinde kapsamlı bir literatür araştırması yapılarak, evrensel tasarım kavramı, ilkeleri, ilgili mevzuatlar, kent – kamusal yapı ilişkisi incelenmiş ve kriterli bakışı oluşturabilecek nitelikte bilgilere ulaşılmıştır.

Araştırmalar sonucu elde edilen bu bilgilere göre, her ne kadar evrensel tasarıma uygun bina tasarlamak için herhangi bir kontrol listesi oluşturmak doğru bulunmuyorsa da, mevcut yapıların herkes tarafından kullanılabilirlik şekle dönüştürülmesinde sistematik bir yaklaşıma ihtiyaç duyulduğu da açıktır. Bu sistematik kriterli yaklaşımın ana omurgasının, ulaşılabilirlik, dolaşım ve erişim kavramları çerçevesinde oluşturulabileceği görülmektedir. Böylelikle, kamusal bina kullanıcısının ihtiyaçlarının bina sistemine aktarılmasında uygun veri akışını sağlayan bir altyapı oluşturabileceği gibi mimari planlama ölçeklerine uygun sistematik bakış da desteklenmiş olacaktır.

4.1 Kamusal Yapı Tasarım Değerlendirme Kriterleri

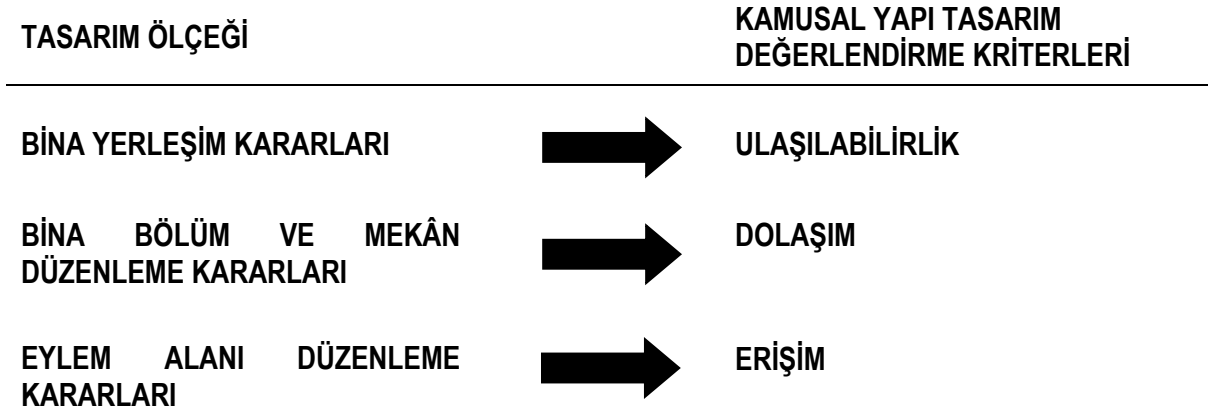
Wehrli'nin ortaya koyduğu “Kullanıcı Sistemi”nin verilerinin “Bina Sistemi”ne dönüştürülmesi yaklaşımı (Şekil 4.1), ulaşılabilirlik, dolaşım ve erişim yaklaşımlarıyla örtüşmektedir. Ulaşılabilirlik, dolaşım ve erişime yönelik elde edilen veriler, fiziksel ve psiko sosyal kullanıcı gereksinimlerine ilişkin verilere doğrudan katkı yapmaktadır.

Ulaşılabilirlik, kentte yaşayan bütün bireylerin, kentin sunduğu kamusal hizmetlerin tümüne ulaşılabilmesi olarak tanımlanmaktadır (Evcil ve Usal, 2014). Bir başka deyişle, mimari tasarımda vaziyet planı kararlarını ön plana çıkaran, genel ulaşım durumunu, bina yakın çevresi ve otopark düzenlemelerini sorgulayan bir tanımdır. Dolaşım ise, bina içerisinde yatay ve düşey sirkülasyonlar olmak üzere, bina giriş – çıkışlarını ele alır ve mimari tasarımda, binanın bölümler arası ilişkilerini düzenleyen kararları etkiler. Erişim ise bina bölümlerini oluşturan mekânları inceler, bir başka deyişle, her bir kullanıcı eylem alanının işlevsel düzenlemesini sorgular. Özetle, ulaşılabilirlik, dolaşım ve erişim

kavramları sırasıyla, mimarideki tasarım ölçekleri olan vaziyet planı (yerleşim) kararlarına, mekan ve bölüm düzenleme kararlarına ve eylem alanı düzenleme kararlarına karşılık gelmektedir (Şekil 4.2).



Şekil 4.1: Wehrli'nin Kullanıcı sisteminden alınan bilgileri işleyerek bina sistemine bilgi aktaran "NTIS" çalışma şeması (Uzunoğlu, 2014)



Şekil 4.2: Tasarım ölçeği ve kamusal yapı tasarım değerlendirme kriterleri ilişkisi

4.2 Kamusal Yapı Tasarım Değerlendirme Formunun Oluşturulması

Yukarda bahsedilen hususlar çerçevesinde, bu tez çalışmasında ele alınacak olan örnek kamusal yapılar ile çalışma alanı olarak seçilmiş olan K.K.T.C. İçişleri Bakanlığı binası ve yakın çevresinin evrensel tasarım kriterlerine uygunluğu Tablo 4.1 kurgulanan değerlendirme formu ile incelenmiştir.

Buna göre, tabloda da görülebileceği üzere ulaşılabilirlik başlığı altında, ulaşım durumu, yakın çevresi ve otoparklar incelenecektir. Dolaşım başlığı altında, bina girişleri, ana giriş kapısı, yatay dolaşım ve düşey dolaşım elemanları irdelenecektir. Erişim ana başlığı altında ise, danışma bankosu ile diğer bankolar, bekleme alanları ve ıslak mekânlar incelenecektir.

Bu tez çalışmasında sistematik analiz ve yorum yapılabilecek birtakım bulgulara ulaşmak üzere çizelgenin de doldurulmasında sorgulanması gereken hususların açıkça ortaya koyulması gerekmektedir. Evrensel tasarım kavramının dikkate alınarak tüm kullanıcıların fiziksel ve psiko-sosyal gereksinimlerini karşılayan yapılar olup olmadığı sonucuna varılabilmesi için bu soruların belirlenmesine ihtiyaç vardır.

Tablo 4.1: Kamusal yapı değerlendirme formu

		Kamusal Yapının Adı
	Kullanım Amacı	
ULAŞILABİLİRLİK	Ulaşım Durumu	- Yapıya ulaşım hangi yollarla sağlanabilmektedir? - Yapının yakınlarında konumlandırılmış toplu taşıma araçlarının durabileceği duraklar veya indirme noktaları mevcut mu?
	Yakın Çevresi	Yapının yakın çevresindeki yollar, kaldırımlar, rampalar, merdivenler, uygun yerlere konumlandırılıp; herkesin kullanımına uygun düzenlenmiş mi?
	Otoparklar	otoparklar ve yaya geçitleri standartlara uygun mu. Herkesin kullanımına uygun emniyetli bir şekilde düzenlenmiş mi?
DOLAŞIM	Bina Girişleri	- Binada kaç adet giriş bulunmaktadır? - Girişler herkes tarafından algılanabilir ve kullanılabilir durumda mı? - Yapı içerisindeki kapılar herkesin kullanımına uygun mu? Yapı içerisinde bulunan düşey dolaşım elemanları nelerdir?
	Ana Giriş Kapısı	Ana giriş kapısı herkes tarafından algılanabilir ve kullanılabilir durumda mı?
	Yatay Dolaşım	Yatay dolaşım için koridor ve holler herkesin kullanımına uygun mu?
	Düşey Dolaşım	Düşey dolaşım elemanları farklı kullanıcı grupları için uygun mu?
ERİŞİM	Danışma Bankosu ve Diğer bankolar	Banko yükseklikleri farklı kullanıcı boyutlarının erişimi için uygun mu?
	Bekleme Alanı	Bekleme alanları farklı kullanıcıların bir arada aynı koşullarda bekleyebilmelerine imkân tanıyor mu?
	Islak Mekanlar	Tuvalet grupları farklı özelliklere sahip (uzun, kısa, çocuk, yaşlı, tekerlekli sandalye kullanıcısı gibi) kullanıcılar için seçenekler sunuyor mu?’

Bu sorular Tablo 4.1’de belirtilmiştir. Sorgulama, evrensel tasarım ilkeleri olan eşit kullanım, esnek kullanım, basit ve sezgisel kullanım, algılanabilir bilgilendirme, hata toleransı, düşük fiziksel güç harcama, yaklaşım ve kullanım için boyut ve mekân sağlanması ilkelerine uygunlukları çerçevesinde olacaktır. Böylelikle, soruların cevapları

sonucu yapılan tespitler doğrultusunda evrensel kullanım (herkes tarafından kullanım) için öneriler de sunulabilecektir.

Tezin beşinci bölümünde, yurtdışında ve K.K.T.C.'de bulunan örnek kamu yapıları incelenmiş ve bulguları yorumlanmıştır. Benzer şekilde tezin altıncı bölümünde K.K.T.C. İşçileri bakanlığı Binası ve yakın çevresi kapsamlı bir şekilde incelenmiş ve ulaşılabilirlik, dolaşım ve erişim esaslarına uygun öneri bir proje sunulmuştur.

4.3 Bölüm Özeti

Tez çalışması sırasında kullanılan yöntemlerin açıklandığı bu bölümde, çalışmada ana amaç olan evrensel tasarımın kamusal yapılarda engelliler için önemini vurgularken konu alınacak olan kamusal yapıların ve alan çalışmasının incelenmesi sırasında kullanılacak olan yaklaşım kriterleri belirlenmiştir. Bu kriterlere göre sonraki bölümlerde incelenilecek olan kamusal yapıların evrensel tasarım bakış açısıyla değerlendirilmesinde kullanılmak üzere, ulaşılabilirlik, dolaşım ve erişim başlıkları altında bir tablo oluşturulmuştur.

BÖLÜM 5

YURTDIŞINDA VE K.K.T.C.'DE BULUNAN KAMUSAL YAPI İNCELEMELERİ

5.1 Amerika'da ve Türkiye'de Bulunan Kamusal Yapı Örnekleri

Bu bölümde evrensel tasarım yaklaşımını benimseyerek tasarlanmış, Amerika'da ve Türkiye'de bulunan kamuya açık bazı bina örnekleri incelenecektir. İncelenecek örneklerin kusursuz bir şekilde evrensel tasarıma uygun olduğu savunulmamaktadır. Bu örnekler sayesinde kamuya açık farklı bina tiplerinde evrensel tasarım ilkelerini görmek amaçlanmıştır.

5.1.1 Access Living binası

1980 yılında kurulmuş olan Access Living, Amerika Birleşik Devletleri'nin Chicago kentinde yer almaktadır (Şekil 5.1). Orada bulunan engelli insanlarla diğer insanlar arasında eşitlik engellerini kaldırmayı hedefleyen bir topluluğun kullandığı bina olan Access Living binasında, çalışan personel ve gönüllülerle birlikte engellilere bağımsız yaşama becerileri eğitimi verilmektedir. Bu sayede engelli bireylerin hayatlarının kontrolünü kendi ellerine almaları hedeflenmiştir.

Ofis binası fonksiyonunda kullanılan Access Living binası; LCM Mimarlık tarafından tasarlanmış, herkes için hem konforlu hem de erişilebilir özellikte bir binadır. Ayrıca binada enerji kullanımı esnek ve geri dönüşümlüdür.



Şekil 5.1: Access Living binası konumu (Google Earth, 2016)

Söz konusu bina bölgedeki toplu taşıma araçlarına erişime yakın bir konumdadır. Binanın bulunduğu bölgedeki kaldırımlar ısıtmalı sistemlere sahiptir. Bu sistemler sayesinde kaldırımı kullanan insanlar için soğuk hava koşullarında oluşabilecek kar ve buzlanmadan kaynaklı tehlikeleri önlemek amaçlanmıştır.

Access Living binasına gelen malzemeleri veya kişileri indirmek için bina çevresinde oluşturulmuş iki tip indirme noktası mevcuttur (Şekil 5.2). Biri standart kaldırım yüksekliğindedir ve açılır asansörlü van tipi araçlar için uygundur. Ayrıca yetişkin ve çocukların da burada inip binaya erişimleri uygundur. İkincisi ise sokak seviyesindedir. Bu, tekerlekli sandalyeli kullanıcıların bırakılması ve arabalara veya kamyonetlere aktarma yapan kişiler için bir indirim yapma durumuna hizmet eder. Ayrıca diğer kullanıcılar da burada inip binaya erişebilirler. Her iki ayrılma alanı da bina ana girişine olan en kısa güzergâhtadır. Bina ana girişi saçakla vurgulanmıştır ve kolaylıkla algılanmaktadır. Ayrıca giriş kaldırım seviyesinde olduğundan merdiven veya rampa kullanmadan binaya girilmektedir.



Şekil 5.2: Access Living binası yakınındaki indirme noktaları, çevresindeki kaldırımlar ve ana girişi (Access Living, 2016)

Bina ana girişinde bir çift dışta bir çift içte olmak üzere çift yöne açılan sensörlü otomatik kayar kapılar konumlandırılmıştır (Şekil 5.3). Bu kapılar sensörlerin yetersiz kalması durumunda danışma bölümünde bulunan bir düğme yardımıyla açılabilir. Her kapı kanadı yaklaşık 90 cm. (36 inç.) olup, her çift kapı yaklaşık 180 cm. (6 ayak) genişliğinde açıklığa

sahiptir. Bu açıklık karşılıklı iki tekerlekli sandalye kullanıcısının geçişine imkân sunmaktadır.



Şekil 5.3: Ana giriş kapısı (Access Living, 2016)

Binada bulunan danışma ve bekleme alanları birden çok kullanıcı türü dikkate alınarak düzenlenmiştir (Şekil 5.4). Bekleme kısmında bulunan oturma alanındaki mobilyalar farklı oturma yüksekliklerine sahiptir. Ayrıca tekerlekli sandalyede oturacak olan kullanıcılarla birlikte gelen kişilerin yan yana oturmaları durumu dikkate alınarak gerekli alanlar bırakılmış, böylece tekerlekli sandalye kullanıcıları oturma planı içine dâhil edilmiştir. Bekleme kısmıyla bağlantılı olan danışma (ön büro) kısmı da farklı kullanıcı gereksinimlerini karşılamaktadır. Kullanıcıların danışmayla iletişim kurmak için yaklaştığı banko farklı kullanıcılar veya kullanıcıların farklı eylemleri için birden çok yükseklik ölçüsüne sahip kısımlar içeren bir masa şeklinde düzenlenmiştir. Buna göre, danışma masasının halk tarafından kolay erişilebilir olması için çalışanın oturduğu ve halkla birebir iletişim kurduğu kısım yaklaşık 75 cm. (29-30 inç), yazı yazma gerekliliğinde ayakta duran yetişkin bir bireyin rahatça kullanımına imkân sağlamak için tasarlanmış olan kısım yaklaşık 105 cm.'dir. (42 inç). Ayrıca tekerlekli sandalye kullanıcılarının danışma masasına kolayca yaklaşabilmeleri ve yazı yazma gerekliliğince kolay kullanabilmeleri için bankonun yaklaşık 75 cm. yüksekliğinde olan kısmında dizlerinin banko altına gelebilmesine imkân tanımak amacıyla yaklaşık 15-22 cm. (6-9 inç) çıkıntı yapılmıştır. Bütün bunlara ek olarak bankonun sürekli kullanıcısı olan çalışan da düşünülmüş, kendi oturduğu tarafta kullandığı tekerlekli döner sandalyesiyle kendi etrafında erişmek istediği

her tarafa yönelebilmesi için 360⁰ dönebilmesine imkân tanıyacak boşluk bırakılmıştır. Ayrıca tasarlanmış olan bankonun en uç noktasına otururken erişebilmektedir.



Şekil 5.4: Bekleme ve danışma alanları (Access Living, 2016)

Bina içerisinde bulunan tüm odalar, tekerlekli sandalyeye sahip insanların dolaşımına uygundur. Tüm toplantı ve konferans salonlarında en modern dinleme sistemleri kullanılmaktadır. Ayrıca sunumların işitme engelliler tarafından da anlaşılabilir olması için işaret dili yorumlayıcıları sunumu anlatmaktadırlar ve onların bulunduğu kısım kolay algılanabilir olması için ek aydınlatma ile vurgulanmıştır.

Bina içerisinde düşey yönde dolaşımı sağlayan yapı elemanları mevcuttur. Acil kaçışlarda da kullanılmaları amaçlandığından binanın iki zıt ucunda birer adet olmak üzere iki adet merdiven bulunmaktadır. Ayrıca acil kaçışlarda kullanılmak üzere ana giriş kapısına uzak olan merdivenin zemin kat bitiminde doğrudan dışarıya açılan bir kapı mevcuttur. Bu kapı haricinde yine zemin katta acil çıkışlarda kullanılmak amacıyla binanın arka tarafına açılan bir kapı daha mevcuttur. Binada, ana giriş kısmına yakın olan merdivenlerin karşısında konumlandırılmış iki adet asansör bulunmaktadır (Şekil 5.5). Asansörlerin kapıları her iki tarafa açılmaktadır ve kullanımları herkes tarafından anlaşılıp algılanabilir butonlarla yapılmaktadır. Acil kaçış merdivenlerinin yanında konumlandırılmış yangına dayanıklı kapılara sahip, her katta iki adet sığınma alanları mevcuttur. Bu sığınma alanlarının her biri tekerlekli sandalyeli kullanıcılar da dahil olduğunda yaklaşık altı ila sekiz kişiyi barındırabilecek büyüklüktedir. Sığınak alanlarından yangın merdivenlerine doğrudan bir bağlantı vardır. Elektriğin kesilmesi durumunda, jeneratörlerle asansörler çalıştırılabilir ve

tahliye sandalyeleri, gerektiğinde tekerlekli sandalye kullanıcılarının merdiven yardımıyla da dışarıya çıkarılmalarını sağlamaktadır. Her sığınma alanı, kolay anlaşılabilir yönlendirmeli talimatlara sahiptir.



Şekil 5.5: Asansör ve yangına dayanıklı kapılara sahip sığınma alanı girişi (Access Living, 2016)

Her kattaki odalar arası bağlantılar ve binanın yatay dolaşımı tüm katlarda bulunan ana koridor ile sağlanmaktadır. Bu koridor tüm kullanıcıların rahatça karşılıklı geçişmesine imkân tanır genişliktedir.

Binada bulunan ıslak mekanlara bakıldığında tuvaletler herkesin kullanımına uygun tasarlanmıştır. Ana girişlerinde kapı bulunmamaktadır. Lavabolar tekerlekli sandalye kullananlara yardımcı olmak için altında dizlerinin girebileceği boşluklar bırakılmış ve lavaboya yaklaşımlarında kolaylık sağlanmıştır (Şekil 5.6). Lavabolarda kullanılan armatürler el sensörlüdür. Bu sayede hem su tasarrufuna katkı sağlanmış, hemde engelli bireylerin musluğu açmak için erişme zorluğu ortadan kaldırılmıştır. Ayrıca bu tür armatürler herkesin kullanımına uygun bir tasarımıdır.



Şekil 5.6: Herkesin kullanımına uygun lavabo tasarımı (Access Living, 2016)

Access living binası birden çok kullanıcı türü dikkate alınarak tasarlanmış bir binadır.

5.1.2 Ed Roberts kampüsü

Ed Roberts Kampüsü, Amerika Birleşik Devletleri’nde Kaliforniya eyaletinin Berkeley kentinde bulunmaktadır (Şekil 5.7). Engellilerin Bağımsız Yaşam Hareketi (*Independent Living Movement of People with Disabilities*) adlı toplulukta ortak bir geçmişi paylaşan engellilik kuruluşları tarafından kurulmuş, adını hayatı boyunca engellilerin topluma kazandırılması için çalışmış Ed Roberts³ adlı kişiden almış, kâr amacı gütmeyen bir şirkettir. Engelli insanlar için yerel ve dünyadaki hizmetleri ve fırsatları iyileştirmek için çalışmayı amaçlamışlardır. 2010 yılında faaliyete başlamış olan şirkete ait binada, işbirliği yapılan kuruluşların ofislerinin yanı sıra tam erişilebilir toplantı salonları, bilgisayar/medya kaynağı merkezi, fitness merkezi, kafeterya ve çocuk gelişimi merkezi bulunmaktadır. Bina genel olarak evrensel tasarımı benimseyerek tasarlanmıştır.

³ Ed Roberts: Berkeley’deki Bağımsız Yaşam Merkezi ve bunun dışında 400 den fazla bağımsız yaşam merkezinin modeli haline gelen UC Bedensel Engelli Öğrenci Programı’nın kurucularındandır. Kendisi de engelli olan Ed Roberts Kaliforniya’daki Rehabilitasyon Merkezi’nin müdürlüğünü yapmıştır. Ayrıca; Dünya Engellilik Enstitüsü’nün kurucularındandır ve başkanlık görevini yürütmüştür.



Şekil 5.7: Ed Roberts Kampüsü, Kaliforniya (Google Earth, 2016)

Binaya erişim için bina önünde araçların durup indirme yapabilecekleri cepler mevcuttur ve bu cepler bina ana girişine kısa mesafededir (Şekil 5.8). Toplu taşıma aracıyla gelebilecek olan kullanıcılar bölgede bulunan durakta indikten sonra caddede düzenlenmiş kaldırımlar, yaya geçitleri ve rampalar aracılığıyla binaya kolaylıkla erişebilmektedirler (Şekil 5.8). Özel araçlarıyla gelen kullanıcılar için binada kapalı ve açık otoparklar bulunmaktadır. Her iki türdeki otoparkta da engelliler için düzenlenmiş alanlar mevcuttur ve girişe kolay erişebilecekleri yerlere konumlandırılmışlardır (Şekil 5.9). Bodrumda bulunan kapalı otopark girişi hariç yayalar için binanın zemin katında dört cepheden de giriş mevcuttur. Tüm giriş kapıları çevrelerindeki alanlarla aynı seviyededir ve bulundukları cephede algılanabilecek şekilde tasarlanmışlardır (Şekil 5.10). Ana giriş kapısında otomatik sürgülü kapı kullanılmıştır ve genişliği tekerlekli sandalye kullanıcılarının geçebilmelerine imkan tanır ölçüdedir (Şekil 5.10).



(a) İndirme cepleri (Google Earth, 2016)



(b) Caddedeki yaya geçidi ve kaldırımlar (Ed Roberts Campus, 2016)

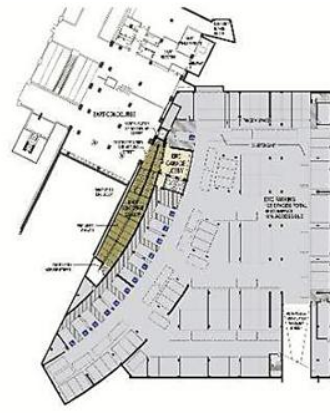


(b) Caddedeki yaya geçidi ve kaldırımlar (Ed Roberts Campus, 2016)

Şekil 5.8: Bina önündeki indirme cepleri, caddedeki kaldırımlar, yaya geçitleri ve rampalar



(a) Açık otopark (Google Earth, 2016)



(b) Kapalı otopark (Urban Planet, 2009)

Şekil 5.9: Açık otopark görüntüsü ve kapalı otopark planı



(a) Ana giriş kapısı (Ed Roberts Campus, 2016)



(b) Güney cephesi giriş kapısı (Google Earth, 2016)

Şekil 5.10: Ana giriş kapısı ve güney cephesi giriş kapısı

Bina ana girişinden girildiğinde danışma ve bekleme alanı bulunmaktadır. Bu alanda bulunan danışma bankosu; danışma personeli, tekerlekli sandalye kullanıcıları, çocuklar gibi farklı kullanıcılar dikkate alınarak bir kısmı daha düşük seviyede tasarlanmıştır. Ayrıca düşük seviyede tasarlanmış kısmının bir bölümü tekerlekli sandalye kullanıcılarının

bankoya kolaylıkla erişip, gerektiğinde kullanabilmesi için dizlerinin altına gelebileceği şekilde boşluklu tasarlanmıştır (Şekil 5.11). Bekleme alanında da farklı kullanıcılar göz önünde bulundurulmuş, mobilyalarda farklı boyutlar kullanılmıştır. Ayrıca tekerlekli sandalye kullanıcıları, oturma alanlarına gerekli boşluklar bırakılarak oturma düzenine dâhil edilmiştir (Şekil 5.11).

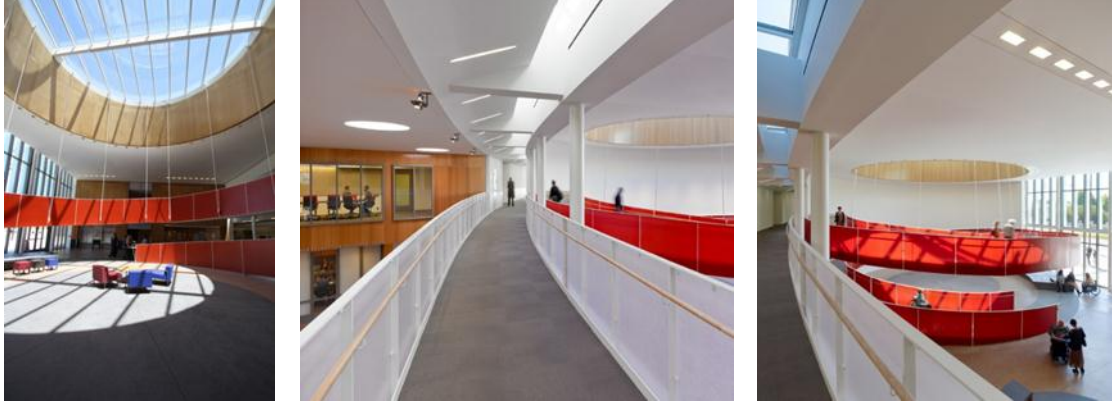


Şekil 5.11: Danışma bankosu ve bekleme alanı (Ed Roberts Campus, 2016)

Giriş holünde, danışma bankosunun hemen yanında kolay erişilebilen ve kolay algılanan merdiven ve iki adet asansör mevcuttur. Bu merdiven ve asansörleri kullanarak yatay dolaşım sağlanılabileceği gibi, yine giriş holünde bulunan ve sarmal (spiral) bir şekilde katlar arası dolaşımı sağlayan rampa da yatay dolaşım için kullanılabilir (Şekil 5.12). Acil durumlarda kaçış için binanın farklı kısımlarında merdivenler konumlandırılmıştır. Bunların yanı sıra, sarmal rampa da acil durumlarda hızlı ve güvenli kaçış için kullanılabilir. Sarmal rampa kenarları ayakta yürüyen insan boyutuna uygundur. Ayrıca tekerlekli sandalye kullanıcıları ve çocukların da tutunabilmesi için daha düşük seviyeye ahşap korkuluk ta sabitlenmiştir. Yatay dolaşım elemanlarının tümü birden çok kullanıcı tipi için uygun boyutlara sahiptir.

Düşey dolaşım ise her katta bulunan koridorlar ve holler ile sağlanmıştır. Binada bulunan tüm düşey dolaşım elemanlarının boyutları da kullanıcılar için uygundur (Şekil 5.12). Ayrıca iç mekanlarda kullanılmış olan kapı boyutları da farklı kullanıcılar düşünülerek

boyutlandırılmışlardır. Bina içerisindeki tüm mekanlarda engelsiz dolaşım imkânı sağlanmıştır.



Şekil 5.12: Bina içerisindeki holler, koridorlar ve sarmal rampa (Ed Roberts Campus, 2016)

Bina içerisinde bulunan ıslak mekanlar bir araya toplanmış ve girişlerine kadın, erkek, engelli tuvaletlerinin anlaşılabilmesi için herkes tarafından anlaşılabilir semboller asılmıştır. Buralarda bulunan tuvalet, pisuar ve lavabo boyutları farklı kullanıcılara hitap eden farklı yüksekliklere sahiptir. Engelli tuvaletinin giriş kapısı dışa açılmaktadır ve genişliği kullanıcıya uygundur.

Toplantı odaları, fitness merkezi, çocuk gelişim merkezi, kafeterya gibi farklı aktivitelerin gerçekleştirildiği farklı mekanlara sahip olan binada, kullanıcıların bu mekanları kolaylıkla bulabilmeleri için yönlerini sağlayan bilgi verici tabelalar bulunmaktadır. Ayrıca bina içerisinde görme engelliler düşünülerek onların kullanmaları için özel olarak tasarlanmış tabelalar ve yön bulma cihazları bulunmaktadır. Binada bulunan aydınlatmalar, güvenlik sistemleri ve akustik sistemler sensörler veya zamanlayıcılarla kontrol edilmektedir.

5.1.3 Forum İstanbul binası

Forum İstanbul Alışveriş Merkezi, Türkiye'nin megakenti İstanbul'un Avrupa yakasında, Bayrampaşa semtinde, E5 ve TEM otoyollarının bağlantı noktalarında bulunmaktadır (Şekil 5.13). Forum İstanbul, Türkiye'nin ve Avrupa'nın en büyük alışveriş ve yaşam merkezidir. 175.000 m² kiralanabilir alanı ve 265 markası ile toplam 495.000 m² inşaat alanına sahip olan Forum İstanbul, sadece İstanbul sakinlerini değil, aynı zamanda ulusal ve uluslararası marka mağazaları, restoranları, daimi eserleri ve 2 bodrum katında bulunan toplam 5.000 kişilik kapalı otoparkı ile İstanbul'u ziyaret eden turistlerin de ziyaret noktalarındandır.



Şekil 5.13: Forum İstanbul binası konumu (Google Earth, 2016)

Forum İstanbul binasının konsept tasarımı Hollanda'da bulunan T + T Design tarafından gerçekleştirildi. Mimari tasarımı ise İngiltere'den BDP, İspanya'dan Chapman Taylor ve Türkiye'den ERA şirketleri tarafından yapılmıştır. Tasarım yapılırken yapının formunun şehrin tarihi ve mimarisi ile uyumlu olmasına dikkat edilmiştir. Tasarımın ana teması "şehir içinde şehir, bina içinde bina" dır. Mimari konseptine göre bina içinde oluşturulan mekanların, her biri ayrı kimlik ve atmosferle tanımlanılmaya çalışılmıştır.

Binaya yakınlığı sayesinde buraya ulaşım alternatiflerinden biri olan metro istasyonu ile Forum İstanbul arasında kentsel bir meydan oluşturulmuş ve bu meydan su ve ışık oyunları ile zenginleştirilmiştir. Bu meydanda düzenlenmiş olan gösteri alanlarında açık havada aktiviteler gerçekleştirmek için imkan sunulmuştur. Binada yaklaşık 300 adet mağazanın yanı sıra bowling, buz pateni, çocuk eğlence alanları, sinema salonları, Türkiye'nin ilk ve en büyük akvaryumu, su ekranında öngörülen film şovları gibi farklı aktivitelerin gerçekleştirilebileceği mekanlar bulunmaktadır (Şekil 5.14). Dükkanlar arasındaki hollerde bitkiler mevcuttur. Üzerleri şeffaf çatıyla kaplı olan bu bitkiler sayesinde mekana sokak havası kazandırılmak istenmiştir.



(a) Akvaryum (Emlak Kulisi, 2015)



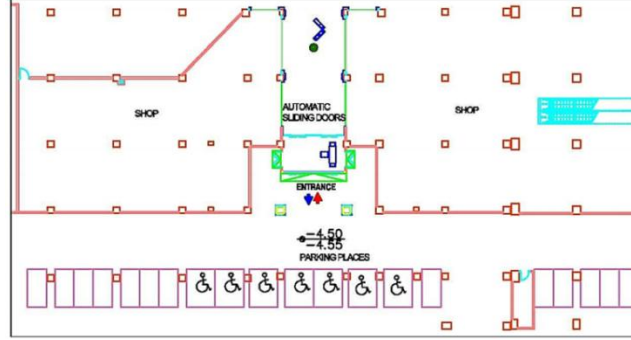
(b) Buz pisti (Yoyo, 2012)

Şekil 5.14: Forum İstanbul'da bulunan farklı aktivite mekanları

Forum İstanbul binasına bölgede bulunan metro istasyonu ve otobüs durağı sayesinde toplu taşıma araçlarıyla, taksiyle veya özel araçla ulaşılabilir. Bina sınırlı arazi koşullarında yoğun nüfusa sahip bir bölgede inşa edilmiş olduğundan çevresinde açık otoparklar düzenlenememiş; bunun yerine bodrum katlarda kapalı otoparklar tasarlanmıştır (Şekil 5.15). Binaya yaklaşım ve park alanları kullanıcının o binayla ilk teması olduğundan bu alanlar çeşitli kullanıcı türlerine hitap eden ve kullanıcının binaya kolaylıkla erişmesine uygun şekilde konumlandırılmalı ve düzenlenmelidir. Bu düzenlemeler arasında otoparkların bina girişleriyle doğrudan bağlantılı olması ve aynı seviyede engelsiz yaya yolu bağlantıları önemlidir.

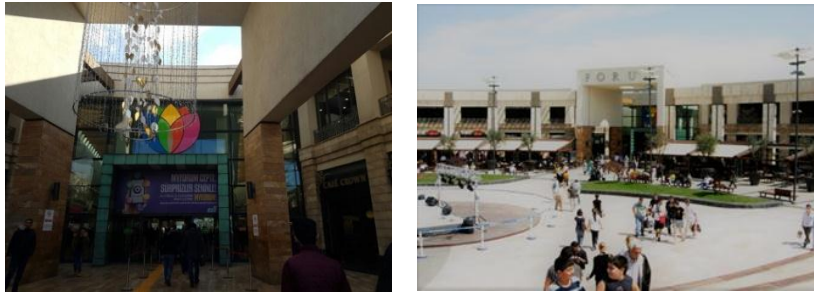
Otopark alanlarında da farklı kullanıcı türleri dikkate alınarak düzenleme yapılmalıdır. Türkiye'nin yapı kanunları gereğince, engellilere yönelik park yerleri, açık ve kapalı tüm park yerlerinde otopark yapıları yönetmeliklerine uygun olarak düzenlenmesi zorunludur. Ayrıca, TSE tarafından hazırlanan tüm ilgili standartlar da otoparkların tasarımında takip

edilmelidir. Her yirmi park için engelli işareti bulunan en az bir park yerinin, otoparkların yönetmeliklerinin ek maddesi ile tüm kamu binalarındaki girişlere ve asansöre en yakın erişim noktalarında sağlanması zorunludur.



Şekil 5.15: Forum İstanbul bodrum kat kapalı otopark planının bir kısmı (Sevük, 2011)

Forum İstanbul binasında kapalı otopark katlarındaki girişler çevredeki alanlarla aynı seviyededir ve giriş için güvenli çift yöne açılan otomatik kayar kapılar bulunmaktadır. Zemin kaplamaları için kullanılan malzemeler kaymazdır. Bodrum katlardaki otopark girişleri hariç, Forum İstanbul binasının yayalar için üç farklı yoldan erişilebilecek altı adet ana giriş kapısı mevcuttur. Bu giriş kapılarından bir tanesi metro istasyonu ile Forum İstanbul binası arasında oluşturulmuş meydana rampa ile binanın birinci katına bağlanmış olan kapıdır (Şekil 5.16). Vurgulu bir şekilde giriş olduğu algılanan bu kapı ile meydan arasında seviye farkı olmadığından kullanıcılar kolaylıkla binaya ulaşabilmektedir.



Şekil 5.16: Meydandan birinci kata bağlanmış giriş kapısı (Sevük, 2011)

Binada bulunan altı girişten dört tanesi zemin kat seviyesinde bulunmaktadır. Zemin kat seviyesinde olan girişlerden birisi güney cephesindedir. Bu girişin birinci kat seviyesinden köprü ile yan tarafta bulunan mobilya mağazası binasına bağlantı kurulmuştur (Şekil 5.17). Altıncı giriş ise, merkezin kuzeyindeki komşu yerleşim alanından gelen yayaların kullanımına hitap edmektedir ve birinci bodrum kat seviyesindedir. Tüm girişler, çevrelerindeki zeminler ile aynı seviyededir ve girişlerde güvenlik kontrollü çift yöne açılan iki satır otomatik kayar kapı bulunur. Kapı genişlikleri grup olarak gelmiş kişilerin binaya birlikte girmelerine veya tekerlekli sandalye kullanıcısı, bebek arabası kullanan ebeveyn gibi kullanıcıların karşılıklı geçebilmelerine imkan tanır genişliktedir. Girişlere giden yollar kaymaz doğal taşlar ile kaplıdır. Binaya yaklaşıldığında girişler bulundukları cephelerde kolay algılanabilir tasarlanmışlardır.



Şekil 5.17: Güney cephesi girişi ve mobilya mağazası ile bağlantı kurulan köprü

Bina girişlerine yakın danışma bankoları bulunmaktadır. Bu bankolar farklı kullanıcı türlerine hitap edebilmek için farklı yüksekliklere sahip kısımları olan bankolardır. Bina içerisinde yönlenmeyi belirleyecek herkes tarafından kolay anlaşılabilir işaretlerin bulunduğu tabellalar mevcuttur. Bu tabellalar sayesinde kullanıcılar ulaşmak istedikleri mekanları daha kolay bulabilmektedirler.

Yatay dolaşımın ve her kattaki mekanlar arasındaki bağlantının sağlaması için bulunan koridorlar ve holler kullanıcıların grup halinde gezmeleri, karşılıklı geçişmeleri, tekerlekli

sandalye veya bebek arabası kullanan ebeveynlerin dolaşmaları gibi farklı kullanıcı türlerine ve eylemlerine uygun genişliğe sahiptir (Şekil 5.18).



(a) Koridor



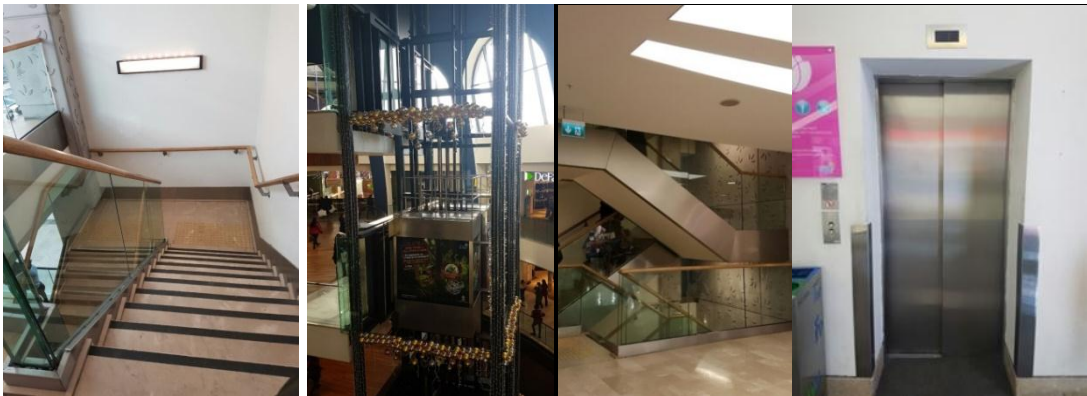
(b) Giriş holü ve danışma bankosu
(Arkiv, 2011)



(c) Hol

Şekil 5.18: Bina içerisindeki koridorlar danışma bankosu ve hol

Düşey dolaşımın sağlanması için binada merdiven ve asansörler mevcuttur (Şekil 5.19). Tekerlekli sandalye kullanıcıları, bebek arabası kullanan ebeveynler, alışveriş arabası kullanan bireyler gibi merdiven kullanma imkanı olmayan kullanıcılar ve yaşlılar, hamileler, küçük çocuklar gibi merdiven çıkmakta zorluk çekebilecek olan kullanıcılar için düşey dolaşımda kolaylık sağlayan uygun genişlikte tasarlanmış asansörlerin yanı sıra yürüyen merdivenler, yürüyen rampalar da konumlandırılmıştır (Şekil 5.20).



Şekil 5.19: Merdivenler ve asansörler

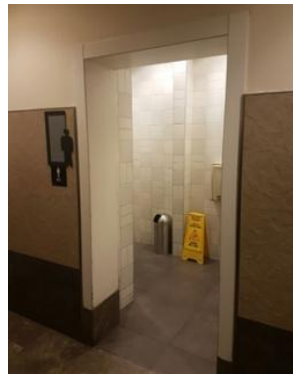


Şekil 5.20: Yürüyen rampalar ve merdivenler

Bina içerisinde bay/bayan tuvaletleri ve lavaboları, engelli tuvaletleri ve lavaboları bebek bakım odaları ve aile dinlenme odaları gibi ıslak mekanlar bulunmaktadır ve bu mekanlar bina içerisinde birden çok yere gruplar halinde konumlandırılır. Bu mekanlar birden çok kullanıcı tipi göz önünde bulundurularak tasarlanmışlardır. Girişlerinde bulunan herkes tarafından kolay anlaşılabilir simgeler sayesinde mekanlar kadın, erkek, engelli tuvaleti diye ayırt edilebilmektedir (Şekil 5.21). Erkek tuvaleti kısmında kısa boylu kullanıcılar ve çocukların kullanımını kolaylaştırmak için farklı yüksekliklerde sabitlenmiş pisuar ve lavabo bulunmaktadır (Şekil 5.22). Engelli tuvaletlerinde giriş kapıları dışa açılmaktadır ve ayarlanmış hidrolik kapı kapatıcıları vardır. Bu sayede kullanıcı kapıyı açma, kapatma zorluğu yaşamamaktadır. Ayrıca engelli tuvalet yüksekliği kullanıcıya uygun tasarlanmıştır ve tutunmaları için kenarlıklar mevcuttur (Şekil 5.23).



(a) Engelli ve bayan tuvaleti sembolleri (Sevük, 2011)



(b) Erkek tuvaleti sembolü



(c) Bebek odası sembolü

Şekil 5.21: Islak mekan girişlerinde bulunan ve herkes tarafından kolayca anlaşılabilen simgeler ve ıslak mekan giriş kapıları



Şekil 5.22: Erkek tuvaletlerinde bulunan farklı yüksekliklere sabitlenmiş pisuar ve lavabo (Sevük, 2011)



Şekil 5.23: Engelli tuvalet ve lavabosu

İstanbul'un en büyük alışveriş ve yaşam merkezlerinden biri olan Forum İstanbul binası farklı kullanıcı gereksinimlerini bir arada karşılayabilir nitelikte tasarlanmış bir binadır.

5.1.4 İncelenen örneklerin karşılaştırılması ve elde edilen bulgular

Evrensel tasarımın kamusal yapılarda engelliler için önemini vurgulamayı amaçlayan tez çalışmasında Amerika'dan ve Türkiye'den olmak üzere toplam üç bina yakın çevreleriyle birlikte incelenmiştir. Bu bölümde evrensel tasarıma tam anlamıyla uygunluğu savunulmamış olan bu örneklerin bazı kısımlarının karşılaştırılması ulaşılabilirlik, dolaşım ve erişim ana başlıklarında Tablo 5.1'de yapılmıştır.

Ofis binası olarak kullanılan Access Living binası; ofis, fitnes ve eğitim merkezi gibi kullanım amaçlarının bir araya toplandığı Ed Roberts Kampüsü ve alışveriş merkezi

fonksiyonuna sahip Forum İstanbul binasının incelenmesi sonucunda elde edilen bulgular şu şekilde özetlenebilir:

- Ulaşılabilirlik açısından her üç binaya bakıldığında, üçüne de toplu taşıma araçlarıyla veya özel araçlarla ulaşılabilceği ortaya çıkmıştır. Yakın çevreleri incelendiğinde üç binanın da giriş kapılarına yakın mesafeye konumlandırılmış özel araçtan indime noktaları bulunduğu ve toplu taşıma araçları ile ulaşım sağlayan kullanıcıların durak veya istasyonda indikten sonra binaya yürüyüyeceği yolun tüm yayalar için uygun olduğu görülmüştür. Access Living binası hariç diğer iki yapıda, herkesin kullanımına uygun açık veya kapalı otoparklar tasarlanmış olduğu da bulgular arasındadır.
- Dolaşım açısından ilgili yapılara bakıldığında, üçününde tüm girişlerinin bulundukları cephelerde herkes tarafından algılanabildiği ve yapıların giriş kapıları ile çevrelerinde bulunan kaldırımlar arasında seviye farklılıkları olmadığı görülmüştür. Üç yapıda da ana giriş için kolay kullanılabilen otomatik sürgülü kapılar tercih edilmiştir. Bu kapılar herkes tarafından kullanılabilcek genişliğe sahiptirler. Binalardaki yatay dolaşım öğeleri olan koridorlar ve holler herkesin kullanımına uygun tasarlanmışken, binalar içerisindeki mekânlarda da tüm kullanıcıların dolaşımına uygun alanlar düşünülmüştür. Düşey dolaşım için ise üç yapıda da uygun yerlere konumlandırılmış olan merdiven ve asansörlerin yanı sıra Ed Roberts kampüsü binasında ayrıca katlar arası dolaşım için sarmal rampa da mevcut iken, Forum İstanbul binasında ise ek olarak yürüyen merdiven ve rampalar da bulunmaktadır. tüm bu düşey dolaşım elemanları ile bu binaları kullanan herkesin katlar arası dolaşımı sağlanmıştır.
- Erişim açısından üç binaya bakıldığında ise incelenmiş olan yapıların tümündeki danışma bankolarının farklı kullanıcılara hitap ettiği görülmüştür. Ayrıca çeşitli boyutlardaki oturma mobilyaları ile planlanmış olan bekleme alanlarında tekerlekli sandalye kullanıcıları da oturma düzenine dâhil edilebilmektedir. Her üç yapıda da ıslak mekânlardaki tuvalet, lavabo, pisuar gibi donatılar farklı yüksekliklere sabitlenerek kullanıcıya seçenek sunmuş, ıslak mekânlar kullanıcı çeşitliliği dikkate alınarak tasarlanmıştır.

Tablo 5.1. Amerika’da ve Türkiye’de bulunan örnek yapıların karşılaştırılması

	Access Living Binası	Ed Roberts Kampüsü	Forum İstanbul Binası	
Kullanım Amacı	Ofis binası olarak kullanılmaktadır.	Ofis, fitness merkezi ve eğitim merkezi gibi kısımları mevcuttur. Birden çok kullanım amacı vardır.	Alişveriş merkezi olarak kullanılmaktadır.	
ULAŞILABİLİRLİK	Ulaşım Durumu	Toplu taşıma araçları veya özel araçlar ile ulaşım sağlanabilmektedir.	Toplu taşıma araçları veya özel araçlar ile ulaşım sağlanabilmektedir.	
	Yakın Çevresi	İki noktada araçtan indirme yapılabilir. Birisi rampalı kaldırım, diğeri standart kaldırımdır. Kaldırımlar yerden ısıtılmalıdır.	Araçtan indirme için iki adet cep mevcuttur. Duraktan binaya erişim için kaldırımlar, rampalar, yaya geçitleri uygun tasarlanmıştır.	İndirme noktası mevcuttur. metro istasyonu arasında kentsel meydan oluşturulmuştur.
	Otoparklar	Mevcut değildir.	Kapalı ve açık olmak üzere iki tipte otopark mevcuttur. Her ikisinde de engelliler için park alanları girişe yakın mesafeye konumlandırılmıştır.	Kapalı otopark mevcuttur. Engelliler için park alanları girişe yakın mesafeye konumlandırılmıştır.
	Bina Girişleri	İndirme noktalarına yakın mesafededir. Kolay algılanabilir tasarlanmıştır. Çevredeki kaldırımlarla seviye farkı yoktur.	Tüm giriş kapıları cephelerde algılanabilir şekilde tasarlanmıştır. Çevredeki kaldırımlarla seviye farkları yoktur.	Tüm giriş kapıları cephelerde algılanabilir şekilde tasarlanmıştır. Çevredeki kaldırımlarla seviye farkları yoktur.
DOLAŞIM	Ana Giriş Kapısı	İki adet tekerlekli sandalye kullanıcısının geçişmelerine izin veren genişliğe sahiptir. Bu genişlik yaklaşık 180 cm.'dir. Otomatik sürgülü kapı tercih edilmiştir.	Tekerlekli sandalye kullanıcısının geçmesine izin veren genişliğe sahiptir. Otomatik sürgülü kapı tercih edilmiştir.	İki adet tekerlekli sandalye kullanıcısının geçişmelerine izin veren genişliğe sahiptir. Otomatik sürgülü kapı tercih edilmiştir.
	Yatay Dolaşım	Koridorlar, holler ve tüm mekanlar içleri kullanıcıların dolaşımına uygun tasarlanmıştır.	Koridorlar, holler ve tüm mekanlar içleri kullanıcıların dolaşımına uygun tasarlanmıştır.	Koridorlar, holler ve tüm mekanlar içleri kullanıcıların dolaşımına uygun tasarlanmıştır.
	Düşey Dolaşım	Biri ana girişe yakın olmak üzere iki zıt noktada iki adet merdiven ve kolay erişilip kullanılabilen iki adet asansör mevcuttur.	Biri ana giriş holünde olmak üzere toplam dört adet merdiven vardır. Giriş holündekinin yanında iki adet asansör bulunmaktadır. Ek olarak sarmal rampa ile de düşey dolaşımı sağlamaktadır.	Merdiven ve asansörlerin yanı sıra yürüyen merdivenler ve yürüyen rampalarda tasarlanmıştır. Merdivenlerde bulunan koruluklara, farklı kullanıcı türleri düşünülerek iki farklı seviyede tutunma kolu tasarlanmıştır.
	Danışma Bankosu	Farklı kullanıcı türlerine ve kullanıcı eylemlerine uygun farklı yüksekliklere ve özelliklere sahip bölümleri mevcuttur.	Farklı kullanıcı türlerine ve kullanıcı eylemlerine uygun farklı yüksekliklere ve özelliklere sahip bölümleri mevcuttur.	Farklı kullanıcı türlerine ve kullanıcı eylemlerine uygun farklı yüksekliklere ve özelliklere sahip bölümleri mevcuttur.
ERİŞİM	Bekleme Alanı	Farklı yüksekliklerde oturma mobilyaları vardır. Tekerlekli sandalye kullanıcıları ile bütünlük sağlayan oturma düzeni tasarlanmıştır.	Farklı yüksekliklerde oturma mobilyaları vardır. Tekerlekli sandalye kullanıcıları ile bütünlük sağlayan oturma düzeni tasarlanmıştır.	Hollerde sokak mobilyası türünde oturma alanları düzenlenmiştir. Tekerlekli sandalye kullanıcıları da oturma alanlarındaki boşlukları kullanabilirler.
	Islak Mekanlar	Islak mekanların ana giriş kapıları yoktur. Tuvaletler herkesin kullanımına uygundur. Lavabolar tekerlekli sandalyeli kullanıcıların kolay yaklaşımına uygun tasarlanmışlardır.	Ana girişlerinde kapı vardır; kadın, erkek, engelli tuvaletlerinin anlaşılabilmesi için herkes tarafından aynı algılanan semboller asılmıştır. Farklı yüksekliklerde tuvalet, pisuar ve lavaboları sahiptir. Engelli tuvaletinin giriş kapısı dışı açılmaktadır ve genişliği kullanıcıya uygundur.	Ana girişlerinde kapı vardır; kadın, erkek, engelli tuvaletlerinin anlaşılabilmesi için herkes tarafından aynı algılanan semboller asılmıştır. Tuvalet, pisuar ve lavabo buyutları farklı yüksekliklere sahiptir. Engelli tuvaletinin giriş kapısı dışı açılmaktadır ve genişliği kullanıcıya uygundur.

5.2 K.K.T.C.'de Bulunan Kamusal Yapıların İncelenmesi

Amerika'da ve Türkiye'de bulunan evrensel tasarım yaklaşımı benimsenerek tasarlanmış farklı türde kamusal yapı örneklerinin incelenmesinin ardından, bu bölümde Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (K.K.T.C.)'nde bulunan bir tanesi Lefkoşa'da diğerleri Girne'de olan üç farklı kamusal yapı evrensel tasarım yaklaşımıyla incelenecektir.

5.2.1 Lefkoşa Gelir ve Vergi Dairesi ve Devlet Emlak ve Malzeme Dairesi binası

K.K.T.C. Maliye Bakanlığı'na bağlı çalışan gelir ve vergi dairesi ile devlet emlak ve malzeme dairesinin ortak kullanımında olan bina Lefkoşa şehrinin Yenişehir bölgesinde bulunmaktadır (Şekil 5.25). 5 Mayıs 2014 tarihinden itibaren hizmete açılmış olan bina Karalım Co. Ltd. adlı şirket tarafından inşa edilmiştir. İki blok halinde yükselen binanın giriş cephesi tarafında özel araçlarıyla binaya ulaşan kullanıcılar için düzenlenmiş olan açık otoparkın, bina girişine yakın kısımlarında engelliler için park alanları mevcuttur (Şekil 5.24). Otopark ile bina çevresindeki yer döşemesi arasındaki seviye farkı geçişi için herkesin kullanımına uygun olan rampa kullanılmıştır (Şekil 5.25). Binaya ulaşmak için toplu taşıma araçlarını tercih eden kullanıcıların, bölgede bulunan otobüs terminalinde veya duraklarda inerek binaya yürümeleri gerekmektedir. Fakat bölgedeki kaldırım ve yol seviye fakları gerekli yerlerde rampa ile bağlanmadığından ve yaya geçidi düzenlemeleri az olduğundan kullanıcılar (özellikle tekerlekli sandalye kullanıcıları veya bebek arabası kullanan ebeveynler) için bu şekilde binaya ulaşmak kolay olmayacaktır (Şekil 5.25).



Şekil 5.24: Otopark düzenlemesi ve otoparkın binayla bağlantısı



Şekil 5.25: Lefkoşa gelir ve vergi dairesi ve devlet emlak ve malzeme dairesi binası konumu ve Lefkoşa otobüs terminali ile arasında yaya olarak tercih edilebilecek yol güzergahları (Google Earth, 2016)

Bina giriş kapısı ile çevresindeki kaldırım arasında seviye farkı bulunmaktadır. Bu seviye farkı bir kısmına rampa bir kısmına merdiven tasarlanan teras bağlantısı ile aşılmıştır. Bina çevresindeki kaldırımlar kaymaz malzeme olan doğal taşlar ile kaplanmıştır. Binanın giriş kısmı bulunduğu cephede algılanabilmektedir. Giriş kapısı için döner kapı tercih edilmiştir. Döner kapının sağ ve sol yanlarında dışa açılan tek kanatlı kapılar mevcuttur. Bu kapılardan bir tanesi tekerlekli sandalye kullanıcılarının bina girişine erişmek için kullacak oldukları rampanın karşısına konumlandırılmıştır ve genişliği kullanıcıya uygundur (Şekil 5.26).



Şekil 5.26: Bina çevresindeki kaldırımlar, giriş kapısı ile kaldırım bağlantısı ve giriş kapıları

Binanın girişinde danışma bankosunun bulunduğu geniş bir hol mevcuttur. Danışma bankosu ayakta duran insan ölçülerine uygun yüksekliktedir (Şekil 5.27). Tasarımında farklı kullanıcı boyutları dikkate alınmamıştır. Bankonun sürekli kullanıcısı olan çalışanın bulunduğu tarafta kullanıcının otururken çalışabilmesine imkan tanır yükseklikte masa şeklinde tasarlanmış bölüm mevcuttur. İki blok şeklinde tasarlanmış olan binanın bloklardan biri gelir ve vergi dairesi, diğeri ise devlet emlak ve malzeme dairesi tarafından kullanılmaktadır. Giriş holünden bu bloklara geçiş için otomatik sürgülü kapılar kullanılmıştır (Şekil 5.27). Bu sürgülü kapıların genişlikleri farklı kullanıcı türleri için uygundur. Binada yatay dolaşımın sağlanması için her katta tasarlanmış olan holler ve koridorlar kullanıcıların dolaşımına uygun boyutlardadır. Düşey dolaşımın sağlanması için bina içerisinde iki adet merdiven ve her merdivenin yanında ikişer adet olmak üzere toplam dört adet asansör mevcuttur. Merdiven ve asansörler giriş holünden algılanmamaktadır. Giriş holündeki sürgülü kapılarla bloklara girildikten sonra merdiven ve asansörlere erişilebilmektedir (Şekil 5.27). Merdivenler bina içerisinde açıkça görülmemektedir. Erişimin sağlanması için merdiven holüne açılan kapıların kullanılması gerekmektedir. Asansör boyutları farklı kullanıcı türlerinin kullanımına uygundur ve kullanımı kolay anlaşılabilir.



Şekil 5.27: Giriş holündeki danışma bankosu, bloklara geçişteki otomatik sürgülü kapılar, asansörler ve merdiven holü giriş kapısı

Bina içerisinde bay, bayan ve engelli tuvaletleri bir araya toplanmıştır. Her katta ikişer tane bulunan tuvaletler standart ölçülere sahiptirler. Farklı kullanıcı türleri düşünülmeden tasarlanmışlardır. Engelli tuvaletlerinin giriş kapısı dışı açılmaktadır ve genişliği kullanıcıya uygundur (Şekil 5.28).



Şekil 5.28: Bay, bayan ve engelli tuvaleti giriş kapıları ve iç düzenlemeleri

Bina içerisinde çalışan ile halkın temasta bulunduğu alanlar mevcuttur. Bu alanlarda bulunan bekleme bölümleri için özel bir oturma düzeni tasarlanmamıştır. Dolaşım alanları içerisine oturulması için hepsi aynı tipte olan oturma mobilyaları mevcuttur. Bu mobilyaların yanlarında bulunan boşluklar, tekerlekli sandalye kullanan bireyler veya bebek arabası bulunan ebeveynlerin kullanımına uygundur. Çalışanların bulunduğu bölümü ayıran ve halkla iletişimin gerçekleştiği banko yükseklikleri ayakta duran insan

ölçüleri için uygundur. Bu bankolar farklı kullanıcı türleri ve boyutları düşünülmeden tek tipte tasarlanmıştır. Bu sebeple halk tarafından gelen kullanıcı yazı yazma eyleminde bulunurken bu bankoyu kullanmakta zorluk çekmektedir. Ayrıca banko yüksekliği tekerlekli sandalye kullanıcısı olan bireylerle yüz yüze iletişim kurulması için uygun değildir. İki tarafında oturur pozisyonda olan kullanıcıların birbirini görmelerine imkan vermemektedir (Şekil 5.29).

Binada herkes tarafından kullanılan bir kafeterya mevcuttur. Giriş holü kısmının üst katında tasarlanmış olan kafeteryaya her iki bloktan da kolayca erişilebilmektedir. Fakat kafeteryanın genel düzenlemesi yapılırken farklı kullanıcı türleri dikkate alınmamıştır. Burada bulunan satış bankosu yüksekliği tek tipte olmasına rağmen satıcı ile farklı özelliklere sahip birkaç kullanıcı türünün (tekerlekli sandalye kullanıcısı, çocuk, yetişkin) iletişimin sağlanmasına imkan tanır yüksekliktedir. Masa ve sandalyelerin tümü aynı boyutlara sahiptir. Oturma düzeni yapılırken tekerlekli sandalye kullanıcıları oturma düzenine dahil edilmemiştir ve satış bankosuna erişimlerine uygun genişlikte dolaşım alanı mevcut değildir (Şekil 5.29).



Şekil 5.29: Halkla çalışanın iletişiminin gerçekleştiği alandaki bankolar, dolaşım alanlarında bulunan oturma mobilyaları ve kafeterya

Halk tarafından yoğun bir şekilde kullanılan binada tasarım ve düzenlemeler evrensel tasarım yaklaşımı benimsenmeden yapılmıştır.

5.2.2 Girne Kaymakamlık binası

Girne kaymakamlık binası Girne kentinin en yoğun kullanılan caddelerinden olan Mustafa Çağatay caddesinde bulunmaktadır. Girne'nin önemli kamu binalarından olan

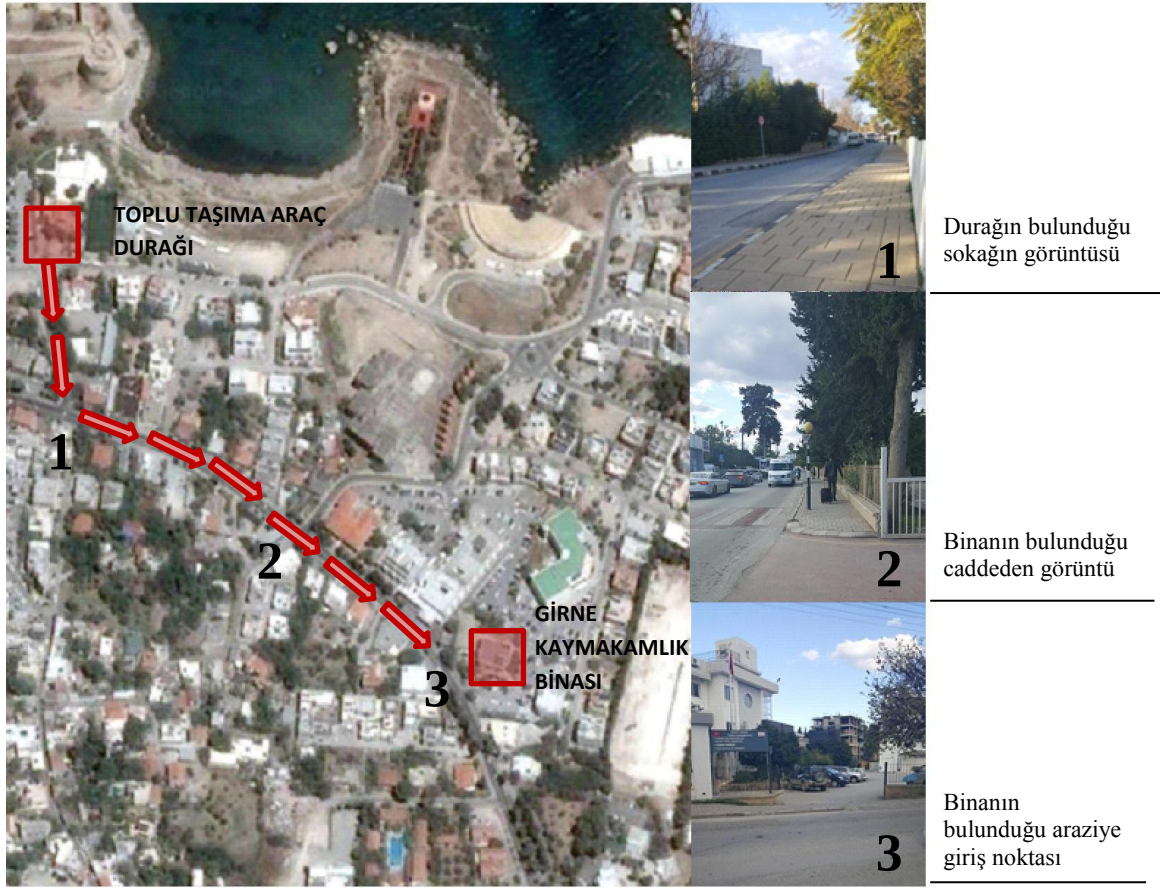
kaymakamlık binası; Girne Akçiçek hastanesi binası , kaza tapu amirliği binası ve Maliye Bakanlığı'na bağlı Girne gelir ve vergi dairesi, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı'na bağlı sosyal sigortalar dairesi gibi birçok kamu hizmeti dairesinin bir araya toplandığı bina ile aynı bölge de bulunmaktadır (Şekil 5.30).

Binaya toplu taşıma araçlarıyla gelecek olan kullanıcıların, bölgede bulunan toplu taşıma araçları durağında inip yürümesi gerekmektedir. Yürüyeceği yol güzergahında yaya geçidi kaldırım ve rampaların yetersizliği dolayısıyla bu yöntemle binaya ulaşmak elverişsiz olacaktır (Şekil 5.30). Binaya ulaşmak için özel araçlarıyla gelen kullanıcılar için açık otopark alanı mevcuttur (Şekil 5.31). Bu alanda engellilerin kullanmaları için bina girişine yakın engelli park yerleri konumlandırılmıştır.

Binanın çevresindeki döşeme ile girişi arasında seviye farkı vardır ve bu seviye farkı merdiven ile aşılmıştır. Engelli otopark alanı olarak otopark planına katılmış alanının tarafından bina giriş kapısına erişim için seviye farkını aşmada merdivenin yanında rampa da kullanılmıştır (Şekil 5.31).

Bina giriş kapısı olarak çift kanatlı alüminyum kapı tercih edilmiştir (Şekil 5.31). Genişliği tüm kullanıcılar için uygun olan kapı danışma ve bekleme alanına açılmaktadır. Bu alanda giriş kapısının hemen solunda bulunan danışma bankosu mevcuttur (Şekil 5.32). Yüksekliği ayakta duran insan ile oturarak çalışanın iletişim kurmasına izin veren ölçüye sahiptir. Fakat farklı kullanıcı türleri düşünülmeden tasarlandığından her yeri aynı yüksekliktedir.

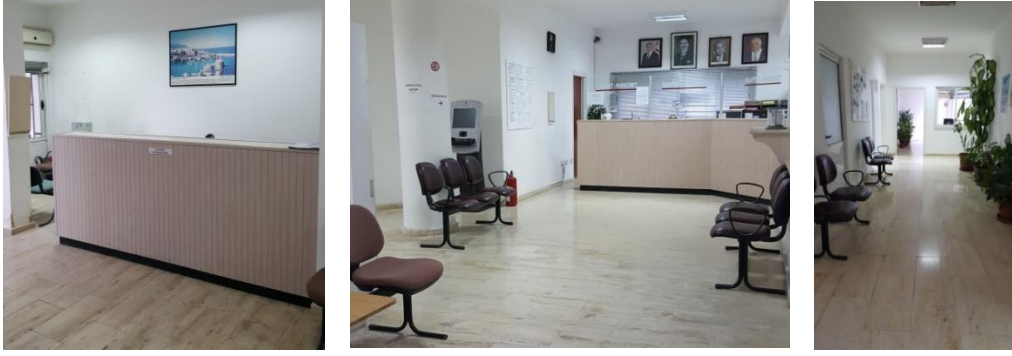
Binanın zemin katında danışma kısmı ile bekleme alanı bağlantılıdır. Bekleme alanında aynı tipte oturma mobilyaları mevcuttur. Tekerlekli sandalye kullanıcılarının veya bebek arabası bulunan ebeveynlerin beklemeleri için oturma düzeninde alan bırakılmamıştır (Şekil 5.32). Bekleme alanında bırakılmış boşluklar dolaşım için kullanılmaktadır ve yeterlidir. Birinci katta bekleme için özel bir alan tasarlanmamış, dolaşım için kullanılan koridorda uygun görülen yerlere zemin katta kullanılmış tipteki oturma mobilyaları konulmuştur (Şekil 5.32) Yatay dolaşım her katta bulunan koridor ve hollerle sağlanmaktadır (Şekil 5.33). Bina içerisinde bulunan mekanların kapılarının farklı kullanıcı türleri için uygun genişliğe sahiptir. Bu sayede tüm odalara erişilebilmektedir (Şekil 5.34).



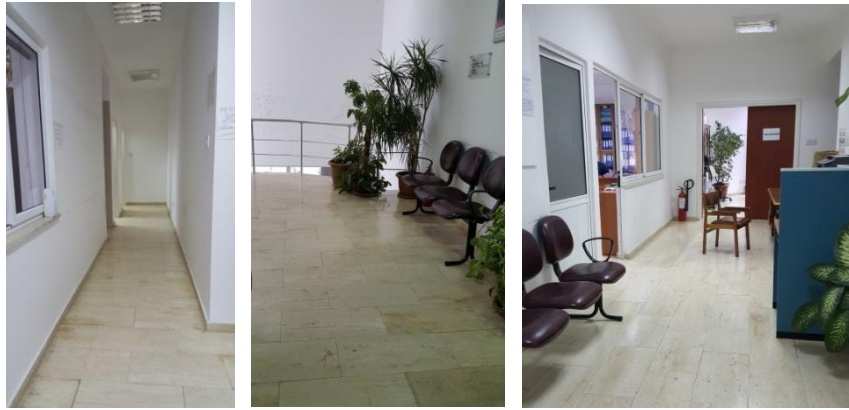
Şekil 5.30: Girne kaymakamlık binası konumu ve toplu taşıma araçları durağıyla arasında yürünmesi gereken yol güzergahı (Google Eart, 2016)



Şekil 5.31: Otopark düzenlemeleri, otopark alanlarının bina ile bağlantısı ve ana giriş kapısı



Şekil 5.32: Danışma bankosu, zemin kat bekleme alanı ve birinci katta oturma mobilyaları konulmuş koridor



Şekil 5.33: Bina içerisindeki koridorlar holler ve farklı kapı genişlikleri

Binada düşey dolaşımın sağlanması için bir adet merdiven ve merdivenin yanında konumlandırılmış bir adet asansör mevcuttur. Merdiven ve asansör bina giriş holünde kolaylıkla algılanmaktadır. Asansörün kullanımı kolay ve anlaşılabilir (Şekil 5.34)



Şekil 5.34: Bina içerisinde bulunan merdiven ve asansör

Binada çalışanla halkın iletişime geçtiği işlem yapılan bankolar mevcuttur. bu banko tasarımları yapılırken de farklı kullanıcı türleri ve farklı kullanıcı eylemleri dikkate alınmamıştır.

Bina içerisinde her katta bir bay bir bayan tuvalet ve lavabosu bulunmaktadır. Bu tuvalet ve lavabolar engellilerin kullanabileceği özelliklere sahip değildir.

Genel olarak Girne kaymakamlık binasına bakıldığında bina tasarım ve kullanımın evrensel tasarım yaklaşımına uygun olmadığı görülmektedir.

5.2.3 Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Girne hizmet binası

Girne'nin işlek caddelerden olan Mustafa ağatay caddesi, Atom sokakta bulunan bina, çalışma ve sosyal güvenlik bakanlığına bağlı dairelerin Girne kentine hizmeti için bir arada hizmet verdiği binadır. Bunun yanında maliye bakanlığına bağlı Girne gelir ve vergi dairesi de bu bina içerisindedir. Binanın bulunduğu bölgede Girne Kaymakamlık binası, Akek hastanesi binası ve kaza tapu amirliği binası gibi diğer kamu binaları da bulunmaktadır.

Binaya yürüme mesafesinde olan toplu taşıma araçları durağı, toplu taşıma araçlarıyla binaya ulaşmak isteyenler tarafından kullanılabilir. Fakat bu durakta indikten sonra binaya yürüyeceği yol güzergahında yaya geçidi kaldırım ve rampalar yetersizdir. Dolayısıyla bu yöntemle binaya ulaşmak elverişsiz olacaktır (şekil 5.35) Binaya ulaşmak için özel araçlarıyla gelen kullanıcılar için açık otopark alanı mevcuttur. Bu alanda engellilerin kullanmaları için bina girişine yakın konumlandırılmış engelli park yerleri tasarlanmıştır (şekil 5.36). Binanın çevresinde bulunan kaldırım ile bina girişi arasında seviye farkı vardır. Bu seviye farkını aşmak için rampa ve merdiven kullanılmıştır. Otopark planına dahil edilmiş engelli otoparkı bölümünden binaya geçiş için kaldırımla otopark bağlantı alanından kolay ulaşılabilecek kısma rampa (şekil 5.36), n cepheye ise merdiven tasarlanmıştır.



Şekil 5.35: Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Girne Hizmet Binası binası konumu ve toplu taşıma araçları durağıyla arasında yürünmesi gereken yol güzergahı (Google Earth, 2016)



Şekil 5.36: Engelli otopark alanları ve ana giriş rampası

Bina girişi için aynı cephede yan yana üç adet kapı mevcuttur. Kapılardan iki tanesi çift kanatlı kapı, bir tanesi ise tek kanatlı kapıdır. Fakat bu kapılardan iki tanesi kilitli tutulmakta ve çift kanatlı kapılardan bir tanesi kullanılmaktadır (Şekil 5.37). Girişte geniş bir hol mevcuttur. Bu hol boş bırakılmış; danışma veya bekleme alanı gibi herhangi bir düzenleme yapılmamıştır. Giriş kapısının karşısında bulunan asansör ve merdivenlerin

olduğu yere bilgi verici tabelalar asılmıştır. Bu tabelalar yardımıyla bina içerisinde bulunan dairelerin yerleri hakkında bilgi edinilebilir (Şekil 5.37).



Şekil 5.37: Bina giriş kapıları, giriş holu ve bilgi verici tabellalar

Her katta iki adet daire bulunmaktadır. Daireler kendi içlerinde bankolarla bölünmüş açık ofis şeklinde düzenlenmiştir. Açık ofis haricinde de odalar mevcuttur. Bu odaların kapı genişlikleri birden çok kullanıcı türünün odaya girebilmesine izin verecek genişliktedir. Dairelerde, bankolarla ayrılmış kısımlar sayesinde koridorlar ve holler oluşmuştur ve bu alanlar her daire için yatay dolaşıma yeterlidir (Şekil 5.38). Bu alanlarda uygun görülen yerlere oturma mobilyaları konularak bekleme için alanlar oluşturulmuştur. Bekleme alanlarının dolaşım alanlarında olması her iki türdeki kullanıcı içinde elverişli bir düzenleme değildir. Her kattaki daireler arası bağlantı merdiven ve asansörlere erişilen hollerle sağlanmıştır. Her dairede halkla yüzyüze iletişim kurulup işlem yapılan bankolar mevcuttur. Bu bankoların yüksekliği, ayakta duran yetişkin bir bireyin, oturan çalışanla iletişim kurmasına izin verecek şekilde tasarlanmıştır (Şekil 5.38). Çalışanların masa olarak kullanması için bu bankoların iç kısımlarına, oturan bir bireyin yazı yazmasına imkân tanıyarak yükseklikte raflar sabitlenmiştir. Halkın bankoyu kullandığı tarafta banko yüksekliği tek tiptedir. Bankolar farklı kullanıcı türleri düşünülmeden tasarlanılmışlardır.



Şekil 5.38: Bankolar, bankolar arası oluşan koridor ve holler

Binada düşey dolaşımın sağlanması için bir merdiven ve bir asansör bulunmaktadır. Bu merdiven ve asansörler giriş holünde kolaylıkla algılanabilmektedir (Şekil 5.39). Her katta bulunan iki dairenin ana giriş kapılarının açıldığı ortak hollerinden merdiven ve asansöre ulaşılabilir. Asansör herkes tarafından kolay anlaşılan kullanım sistemine sahiptir. Bina içerisinde her katta bulunan ortak dolaşım holünden bay, bayan ve engelli tuvalet ve lavabolarına da erişilmektedir. Tuvalet girişlerine asılmış olan ve herkes tarafından aynı anlamda algılanan sembollerle bay bayan engelli tuvaletleri ayırtedilebilmektedir. Bay, bayan tuvaletlerinde farklı kullanıcı türleri dikkate alınmamış, aynı ölçülerde olan tüm donatılar ve aynı yüksekliğe sabitlenmişlerdir. Engelli tuvaleti giriş kapısının genişliği tekerlekli sandalye kullanıcısının girişi için uygundur (Şekil 5.39).



Şekil 5.39: Merdiven ve asansörler, engelli ve bayan tuvaleti girişleri

Bina içerisinde birinci katta konumlandırılmış herkes tarafından ortak kullanılan bir kafeterya mevcuttur. Satış yeri duvar ile ayrılmıştır ve duvara servis penceresi açılmıştır. Satıcı ile müşterinin iletişimi bu pencereden sağlanmaktadır. Pencere yüksekliği tekerlekli sandalye kullanıcılarının da satıcıyla iletişime geçebilmesine imkân tanımaktadır. Fakat tekerlekli sandalye kullanıcısı bacaklarının girebileceği bir tezgah altı olmadığından bu pencereye rahat yaklaşamaz. Genelde personel tarafından tercih edilen kafeteryada belli bir oturma düzeni kurulmamıştır. Paket servis yöntemiyle her kattaki personellere satış yapılmaktadır. Bunun yanı sıra oturmayı tercih edebilecek olanlar için az miktarda sandalye ve masa bulunmaktadır. Kafeteryada masa sandalyelerin bulunduğu kısımdan çıkılan bir teras mevcuttur. Bu terasala kafeterya döşemesi arasında seviye farkı bulunmamaktadır ve çıkış kapısı farklı türdeki kullanıcılar için uygundur.

Binaya bakıldığında genel tasarım ve kullanımı evrensel tasarım yaklaşımına uygun değildir.

5.2.4 İncelenen yapıların karşılaştırılması ve elde edilen bulgular

Evrensel tasarımın kamusal yapılarda engelliler için önemini vurgulamayı amaçlayan tez çalışmasında K.K.T.C.'de bulunan üç kamusal yapı yakın çevreleriyle birlikte incelenmiştir. Bu bölümde ise incelenen yapıların ulaşılabilirlik, dolaşım ve erişim ana başlıkları altında karşılaştırılması Tablo 5.2'de yapılmıştır.

Ofis binası fonksiyonundaki binalar olan Lefkoşa Gelir ve Vergi Dairesi ve Emlak ve Malzeme Dairesi binasının, Girne Kaymakamlık binasının ve Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Girne hizmet binasının incelenmesi sonucunda elde edilen bulgular şu şekilde özetlenebilir:

- Ulaşılabilirlik açısından üç binaya da bakıldığında bölgede bulunan terminalde veya toplu taşıma araçları durağında indikten sonra binalara yürünmek suretiyle toplu taşıma araçlarıyla veya özel araçlarla ulaşım sağlanabileceği görülmüştür. Fakat toplu taşıma araçlarından inilen noktadan binalara yürünecek yol güzergâhındaki kaldırımların, rampaların ve yaya geçitlerinin yetersiz ve/veya herksin kullanımına uygun olmadığı tesbit edilmiştir. Özel araçlarıyla binalara ulaşan kullanıcılar için ise binaların çevresinde düzenlenmiş açık otoparklar mevcuttur.

- Dolaşım açısından binalara bakıldığında giriş kapıları ile çevrelerindeki otopark veya kaldırım ile aralarındaki seviye farkları açılırken farklı kullanıcıların dikkate alındığı görölmüştür. Giriş kapılarında Lefkoşa Gelir ve Vergi Dairesi ve Emlak ve Malzeme Dairesi binasında aynı cephede biri döner kapı ikisi tek kanatlı kapı olmak üzere üç adet giriş kapısı olduğu ve bu kapıların farklı kullanıcıların kullanımına uygun olduğu belirlenmiştir. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Girne hizmet binasında da aynı cephede birden çok giriş kapısı olduğu görölmektedir. Bu kapılardan çift kanatlı olanlarının bir tanesi kullanılmaktadır. Girne kaymakamlık binasında ise farklı kullanıcıların kullanımına uygun genişlikte düşünülmüş iki kanatlı alüminyum kapı olan bir adet ana giriş kapısı mevcuttur. yatay dolaşım için üç binada da herkesin kullanımına uygun genişlikte alanlar bırakıldı belirlenmiştir. Düşey dolaşım için ise incelenmiş binaların hepsinde merdiven ve asansörler konumlandırılmıştır.
- Erişim açısından binalara bakıldığında binalar içerisinde çalışanlar ile halkın birebir iletişim kurduğu bankolar mevcuttur. Bu bankoların tasarımı herkesin erişimine uygun değildir. Binalar içerisinde özel bir bekleme alanı düşünülmemiş uygun görölen yerlere oturma mobilyaları konularak bekleme imkânı sağlanmışır. Fakat bu planlamaya farklı kullanıcı türleri dâhil edilmemiştir. Islak mekanlara bakıldığında Girne Kaymakamlık binası hariç diğer iki binada bay ve bayan tuvaletlerinin yanı sıra engelli tuvaleti de bulunmaktadır. Girne Kaymakamlık binasında ise her katta bay ve bayan tuvaleti mevcut iken engelli tuvaleti bulunmamaktadır.

Tablo 5.2: K.K.T.C.’de bulunan incelenmiş kamusal yapıların karşılaştırılması

	Lefkoşa Gelir ve Vergi Dairesi ve Devlet Emlak ve Malzeme Dairesi Binası	Girne Kaymakamlık Binası	Çalışma ve Sağlık Güvenlik Bakanlığı Girne Hizmet Binası
ULAŞILABİLİRLİK	Kullanım Ofis binası Ulaşım Durumu Toplu taşıma araçlarıyla Lefkoşa otobüs terminaline geldikten sonra binaya yürüyerek veya özel araçlar ile ulaşım sağlanabilmektedir. Yakın Çevresi Terminalden binaya erişim için kaldırımlar, rampalar, yaya geçitleri yetersizdir ve herkesin kullanımına uygun tasarlanmamıştır. Otoparklar Açık otoparkı mevcuttur ve otopark planına engelli park yeri bina girişine yakın konumlandırılmıştır. Otopark ile kaldırım arasındaki seviye farkı rampa ile aşılmıştır.	Ofis binası Toplu taşıma araçlarıyla bölgede bulunan toplu taşıma araç durağından binaya yürüyerek veya özel araçlar ile ulaşım sağlanabilmektedir. Duraktan binaya erişim için kaldırımlar, rampalar, yaya geçitleri yetersizdir ve herkesin kullanımına uygun tasarlanmamıştır. Açık otoparkı mevcuttur ve otopark planına engelli park yeri bina girişine yakın konumlandırılmıştır. Otoparktan bina girişine ulaşılmaktadır.	Ofis binası Toplu taşıma araçlarıyla bölgede bulunan toplu taşıma araç durağından binaya yürüyerek veya özel araçlar ile ulaşım sağlanabilmektedir. Duraktan binaya erişim için kaldırımlar, rampalar, yaya geçitleri yetersizdir ve herkesin kullanımına uygun tasarlanmamıştır. Açık otoparkı mevcuttur ve otopark planına engelli park yeri bina girişine yakın konumlandırılmıştır. Otopark ile kaldırım arasında seviye farkı yoktur.
DOLAŞIM	Bina Girişleri Bina ile çevresinde bulunan kaldırımla arasındaki seviye farkı rampa ve merdivenlerle aşılmıştır. Ana Giriş Kapısı Aynı cephede bir adet döner kapı, iki adet tek kanatlı kapı mevcuttur. tek kanatlı kapılardan biri engellilerin binaya ulaşması için tasarlanmış rampanın üstündedir ve genişliği kullanıcılar için uygundur. Yatay Dolaşım Blokların bağlantılı olduğu katlarda ortak holler bulunmaktadır. Bunun dışında her blok için her katta farklı kullanıcıların kullanımına uygun koridor ve holde yatay dolaşım sağlamaktadır. Dişey Dolaşım İki blok şeklinde tasarlanmış binada her blokta birer tane olmak üzere iki merdiven, her blokta iki tane olmak üzere dört tane asansör bulunmaktadır. Giriş holinden algılanmamaktadır. Blokların içinden erişilmektedir.	Bina ile otopark doğrudan bağlantılıdır ve aralarında seviye farkı mevcuttur. Bu seviye farkı rampa ve merdivenlerle aşılmıştır. İki kanatlı alüminyum kapı tercih edilmiştir. Kapı genişliği farklı kullanıcı türleri için uygundur. Her katta bulunan koridor ve holde yatay dolaşım sağlanmaktadır. Koridor ve hol genişlikleri farklı kullanıcı türleri için uygundur. Binada bulunan bir adet merdiven ve asansör ile dişey dolaşım sağlanmaktadır. Geniş holinden kolayca erişilebilmektedir.	Bina ile çevresinde bulunan kaldırım arasında seviye farkı mevcuttur. Bu seviye farkı rampa ve merdivenlerle aşılmıştır. Aynı cephede yan yana üç adet kapı mevcuttur. Kapılardan iki tanesi çift kanatlı kapı, bir tanesi ise tek kanatlı kapıdır. Bu kapılardan iki tanesi kilitli tutulmakta ve çift kanatlı kapılardan bir tanesi kullanılmaktadır. Genişliği farklı kullanıcı türleri için uygundur. Dairelerde, bankolarla ayrılmış koridorlar ve holler çıkmıştır. Bu alanlar her daire için yatay dolaşıma yeterlidir. Daireler arası yatay dolaşım için katlarda daire geniş kapıların açıldığı ortak holler vardır. Binada bulunan bir adet merdiven ve asansör ile dişey dolaşım sağlanmaktadır. Giriş holinden kolayca erişilebilmektedir.
ERİŞİM	Danışma Bankosu ve Diğer bankalar Tüm bankaların yükseklikleri ayakta duran insan boyutuna uygun tasarlanmıştır. Bankolarda farklı kullanıcılar için farklı yükseklikler bulunmamaktadır. Bekleme Alanı Özel bir oturma düzeni tasarlanmıştır. Dolaşım alanları içerisine oturulması için aynı tipte olan oturma mobilyaları mevcuttur. Mobilyaların yanlarında bulunan boşlukları, tekerlekli sandalye kullanan bireyler veya bebek arabası bulunan ebeveynler kullanabilir. Islak Mekânlar Her katta grup halinde bay bayan ve engelli tualeti bulunmaktadır.	Tüm bankaların yükseklikleri ayakta duran insan boyutuna uygun tasarlanmıştır. Bankolarda farklı kullanıcılar için farklı yükseklikler bulunmamaktadır. Zemin katta bekleme alanı aynı tipte mobilyalar konularak düzenlenmiştir. Diğer katlarda özel bir alan bırakılmamış, dolaşım alanlarının uygun görülen yerlerine oturma mobilyaları konulmuştur. Tekerlekli sandalye kullanıcıları için uygun bekleme alanı bina genelinde düşünülmüştür. Her katta bay bayan tualeti bulunmaktadır. Engelli tualeti mevcut değildir.	Danışma bankosu mevcut değildir. Diğer bankaların yükseklikleri ayakta duran insan boyutuna uygundur. Bankolarda farklı kullanıcılar için farklı yükseklikler bulunmamaktadır. Bekleme alanı tasarlanmamıştır. Binada bulunan dairelerde dolaşım alanlarının uygun görülen yerlerine oturma mobilyaları konulmuştur. Tekerlekli sandalye kullanıcıları için uygun bekleme alanı düşünülmüştür. Her katta bay bayan ve engelli tualeti bulunmaktadır.

BÖLÜM 6

K.K.T.C. İÇİŞLERİ BAKANLIĞI BİNASI VE YAKIN ÇEVRESİNİN EVRENSEL TASARIM BAKIŞ AÇIŞIYLA İNCELENMESİ

Evrensel tasarımın kamusal yapılarda engelliler için öneminin konu alındığı çalışmada araştırmalar sonucu veriler toplanmış ve incelemeler yapılmıştır. Bu bölümde ise toplanan veriler ve yapılan incelemelere dayanarak, K.K.T.C. İçişleri Bakanlığı binasının mevcut durumu yakın çevresiyle birlikte incelenerek, evrensel tasarım bakış açısıyla değerlendirilecektir. Yapılacak olan incelemeler ve değerlendirmeler sonucunda ilgili bina ve/veya yakın çevresiyle ilgili öneriler sunulacaktır.

6.1 Çalışma Alanının Konumu ve Özellikleri

Akdeniz'in Sicilya ve Sardinya adalarından sonra üçüncü büyük adası olan ve doğusunda bulunan, 9251 km² yüzölçümüne sahip Kıbrıs adasında Rumlar ve Türkler olmak üzere iki toplum yaşamaktadır. Adanın 3355 km²'lik kuzey kısmında, Türk toplumu tarafından 15 Kasım 1983 tarihinde kurulmuş ve halen var olan Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (K.K.T.C.) devleti bulunmaktadır. Beş tane kenti bulunan K.K.T.C.'nin başkenti Lefkoşa'dır.

İnceleme yapılacak olan bina, devletin İçişleri Bakanlığı binası olup; Başbakanlık, Dışişleri Bakanlığı, Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı, Sayıştay, Sağlık Bakanlığı gibi devlet yönetimine ev sahipliği yapan birçok kamusal yapı ile aynı bölgede olmak üzere başkent Lefkoşa'nın bünyesinde bulunmaktadır (Şekil 6.1). Mimari tasarımı Fatma İşegüven, Senal Sarper ve Tijen Osmanlı tarafından 1998 yılında yapılmış olan bina; bodrum ve zemin kat dâhil olmak üzere toplam altı kata sahiptir.



Şekil 6.1: K.K.T.C. İçişleri Bakanlığı binası/Lefkoşa (Google Earth, 2016)

Yaklaşık 9220 m² kullanım alanına sahip olan bina ofis binası fonksiyonundadır. Sürekli kullanıcıları olan çalışanlar haricinde, içerisinde barındırdığı çeşitli birimlerde halka hizmet verildiğinden, tüm toplumun kullanımında olan bir binadır. Evrensel tasarım, çeşitli kullanıcılar için ortak kullanım imkânı sağlayan tasarımlar yapmayı hedeflemektedir. K.K.T.C. İçişleri Bakanlığı binası ve yakın çevresi birçok kullanıcı türü tarafından kullanıldığından; evrensel tasarım bakış açısıyla incelenmek üzere çalışma alanı olarak seçilmiştir.

6.2 Çalışma Alanının Mevcut Durumunun İncelenmesi

Lefkoşa’da bulunan K.K.T.C. İçişleri Bakanlığı binası, şehrin önemli caddelerinden olan Bedrettin Demirel Caddesi’ne yakın konumdadır. Araç trafiğinin yoğun olduğu caddede yol; gidiş/geliş refüj ile ayrılmış, iki gidiş, iki geliş şeridi olacak şekilde tasarlanmıştır (Şekil 6.2). Cadde boyunca devam eden refüj içerisinde aydınlatma direkleri bulunmaktadır. Yolun iki kenarında da yayaların kullanması için tasarlanmış kaldırımlar mevcuttur. Kaldırımlar üzerinde gerekli yerlerde trafik levhaları bulunmaktadır. Çift şerit olan Bedrettin Demirel Caddesi yolunda iki şeritte de toplu taşıma araçlarının durabilmeleri için durak mevcuttur (Şekil 6.2). İçişleri Bakanlığı’na toplu taşıma araçlarıyla gelecek olan bireylerin bu duraklarda indikten sonra binaya yürümeleri gerekmektedir. Araç trafiğinin yoğun olduğu cadde üzerinde yayaların bir kaldırımdan karşı kaldırıma geçerken kullanmaları için yaya geçidi tasarlanmıştır. Bu yaya geçidi, yolun iki şeridinde de bulunan duraklara yakın konumlandırılmıştır (Şekil 6.2).



Şekil 6.2: Bedrettin Demirel Caddesi, cadde üzerinde bulunan duraklar ve yaya geçidi

Duraklarda indikten sonra İçişleri Bakanlığı binasına ulaşmak için yürünmesi gereken yolda, yol boyunca kaldırım bulunmamaktadır. Bulunan kaldırımlar ise araç yolları ile bölünmektedir ve araç yolu seviyesinden yüksektedir. (Şekil 6.3).



Şekil 6.3: Duraklardan İçişleri Bakanlığı'na yürüyüş güzergahı ve güzergahtaki yollar (Google Earth, 2016)

Kullanıcılar özel araçlarıyla da binaya ulaşım sağlayabilir. Özel araçlarıyla binaya ulaşım sağlayan kullanıcıların araçlarını park etmeleri için binanın ön ve arka cephelerinde açık

otopark planlanmıştır (şekil 6.4 ve şekil 6.5). Otopark bñyesinde ön cephede binaya yakın konumlandırılmış, dört adet engelli otopark alanı bulunmaktadır. Binanın sürekli kullanıcıları olan çalışanlar ve diğerk kullanıcılar çoğunlukla özel araçlarıyla binaya ulaşmayı tercih etmektedir. Bu sebeple düzenlenmiş olan açık otoparklar yetersiz kalmaktadır. Otopark ihtiyacı ise binanın sağı yan ve arka cephelerinde bulunan boş arazilerin kullanımıyla giderilmektedir (şekil 6.6).



şekil 6.4: Ön cephede planlanmış açık otopark



şekil 6.5: Arka cephede planlanmış açık otopark



şekil 6.6: Otopark ihtiyacının karşılanması için kullanılan boş araziler

Binaya ulaşım sağlandıktan sonra, mevcut olan yedi adet giriş kapısı binaya erişim için kullanılabilir. Kapılardan iki tanesi bodrum katta bulunan ve rampa inişi ile erişilen servis

giriş kapılarıdır. Geriye kalan beş kapıdan bir tanesi bakanın doğrudan makamına erişebileceği merdivenlere açılan giriş kapısıdır. Bir tanesi ana giriş kapısı olan diğer dört kapı ise herkesin kullanımına açıktır. Tüm giriş kapılarının seviyeleri bina zemininden yüksektir. Bodrum katta bulunan servis kapılarına giriş için zeminle kapı arasındaki seviye farkının aşılması için rampa kullanılmıştır. Zemin katta bulunan beş giriş kapısından bir tanesinin zeminle arasındaki seviye farkı rampa ile aşılmış, diğerleri için ise merdiven tasarlanmıştır (Şekil 6.7).



Şekil 6.7: Binanın zemin kat giriş kapılarından bazıları

Binanın ana giriş kapısı saçakla vurgulanmıştır (Şekil 6.8). Bu kapı geniş bir giriş holüne açılmaktadır. Giriş holünde katlar arası bağlantı sağlanan bir döner merdiven ve iki adet asansör bulunmaktadır. Buradaki merdiven ve asansörler bodrum kata hizmet vermemektedir (Şekil 6.8). Binanın sağ yan cephesinde bulunan rampalı giriş kapısı da kısa bir koridor ile ana giriş holüne bağlanmaktadır (Şekil 6.8). Sağ ve sol yan cephelerde birer tane olmak üzere, herkesin kullanımına açık olan diğer iki girişin ana giriş holü ile bağlantısı yoktur. Bu girişlerde her katta bulunan işlevler hakkında yazılı bilgi veren levhalar bulunmaktadır (Şekil 6.9). Ayrıca iki girişinde yanlarında düşey dolaşımın sağlanması için birer tane merdiven bulunmaktadır (Şekil 6.9). Buradaki merdivenler bodrum kata da hizmet vermektedirler.



Şekil 6.8: Binanın ana giriş kapısı, giriş holünde bulunan döner merdivenler, asansörler ve rampalı giriş kapısını ana giriş holüne bağlayan koridor



Şekil 6.9: Sağ ve sol yan cephe giriş kapıları, katlarla ilgili bilgi verici levha ve bu girişlerin yanlarındaki merdivenler

Bina içerisinde yatay dolaşımın sağlanması için holler ve koridorlar mevcuttur. Holler ve koridorlar arasında bazı yerlerde genişliği 220 cm olan, çift kanatlı, alüminyum çerçeveli, camlı kapılar bulunmaktadır. Oda giriş kapıları genellikle 100 cm genişliğinde, tek kanatlı, ahşap kapılardır. Toplantı salonları gibi odaların giriş kapıları ise 180 cm genişliğinde, çift kanatlı, ahşap kapılar olarak tasarlanmıştır (Şekil 6.10). Bina içerisinde bulunan oda kapılarında odanın kullanım amacını veya kim tarafından kullanıldığını belirtmek için kısa yazılar içeren tabelalar mevcuttur.



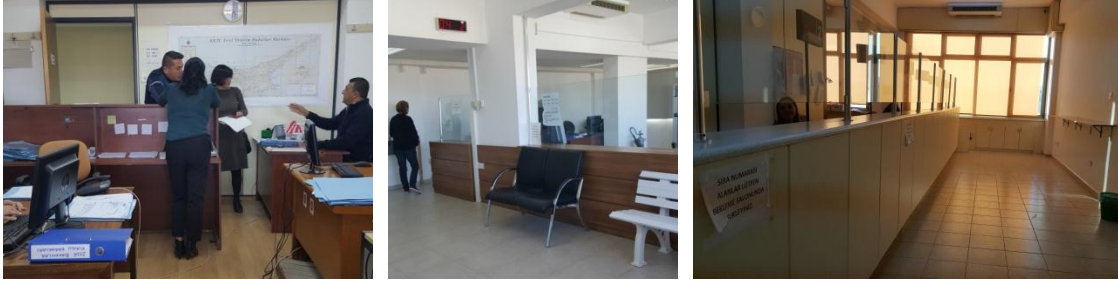
Şekil 6.10: Bina içerişindeki koridorlar, holler, oda giriş kapıları

Bina içerişinde bilgilendirme ve işlem yapma için farklı yerlerde bankolar bulunmaktadır. Giriş holünde bulunan küçük danışma ve güvenlik bankosu ahşap malzemeden yapılmıştır. Yüksekliği yaklaşık 90 cm olan bankonun, sürekli kullanıcısı olan çalışanın otururken yazı yazabilmesi için iç kısmında bulunan tezgah uygun seviyede sabitlenmiştir. Giriş holü ile arasında alüminyum camlı kapı ve paneller bulunan holde ana danışma bölümü ve bekleme alanı konumlandırılmıştır. Buradaki danışma bankosu ise yaklaşık 1 m yüksekliğe kadar ahşap, üzeri yaklaşık 80 cm yüksekliğinde cam olacak şekilde tasarlanmıştır (Şekil 6.11).



Şekil 6.11: Girişteki küçük danışma bankosu ve ana danışma bankosu

Bina içerişinde Muhaceret Dairesi, Nüfus Kayıt Dairesi gibi halkın işlem için gittiği birçok birimde de farklı tiplerde bankolar bulunmaktadır (Şekil 6.12). Bu bankoların tümünde çalışan için otururken yazı yazmasına imkân tanır tezgâhlar bulunmaktadır.



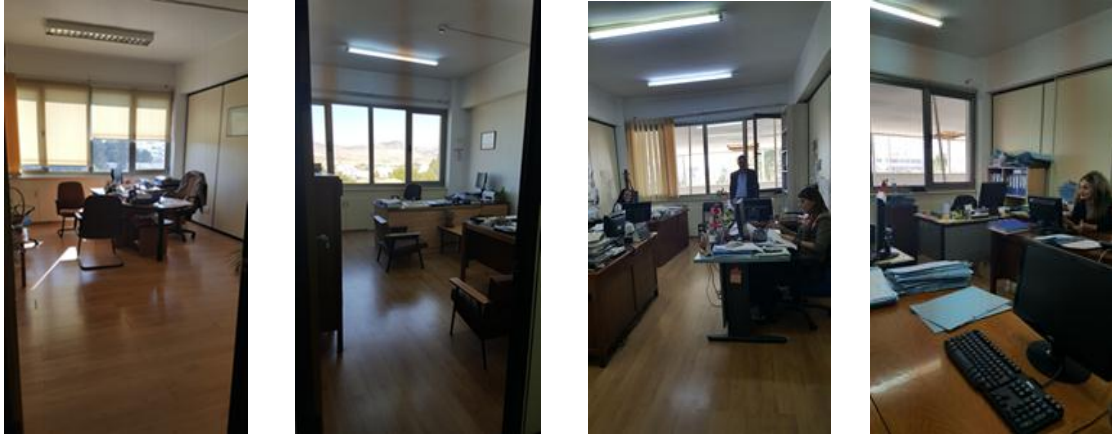
Şekil 6.12: Bina içerisinde bulunan farklı banko tipleri

Tüm katlarda, farklı birimlerde halka hizmet verilen binada, birçok yere bekleme alanı düzenlenmiştir. Bekleme alanları; bazı yerlerde ayrı bir oda olarak, bazı yerlerde hollere veya koridorlara oturma mobilyaları konularak, bazı yerlerde ise çalışma alanı içinde bankolarla ayrılmış şekilde düzenlenmiştir (Şekil 6.13).



Şekil 6.13: Bina içerisinde düzenlenmiş bekleme alanları

Katlarda ofis işlevinde olan birçok oda mevcuttur. Bir kişi tarafından kullanılan ofisler bulunduğu gibi, bir odanın birden çok çalışanın ortak kullanımında düzenlendiği ofisler de mevcuttur. Ofislerin kendi içerisinde bekleme imkânı sağlanabilecek oturma mobilyaları da bulunmaktadır. Ortak kullanımda olan ofislerin bazılarında kullanıcı sayısının fazla olması sebebiyle ofis içi dolaşım alanı daralmıştır (Şekil 6.14).



Şekil 6.14: Bina içerisinde bulunan ofisler

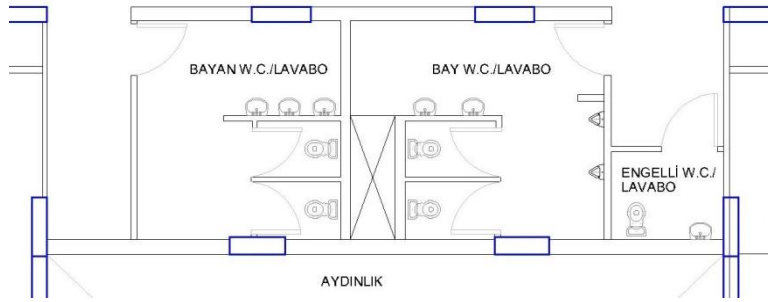
Bina içerisinde üç adet kafeterya bulunmaktadır. İç kısımda konumlandırılmış olan kafeteryaların, binanın ortasında tasarlanmış olan 1246 x 1208 cm genişliğindeki aydınlık sayesinde havalandırma ve doğal ışık gereksinimleri karşılanmıştır. Kafeteryalar için ayrılan mekân içerisinde az sayıda oturma alanı düzenleme imkânı olmuştur. Kafeteryalardan bir tanesi zemin kattadır ve aydınlık alanına açılan kapısı bulunmaktadır. Bu kapıyla kurulan bağlantı sayesinde aydınlığın zemini, kafeteryanın açık oturma alanı olarak düzenlenmiştir. Kafeteryalarda, satış yapma ve ürün hazırlama için düzenlenmiş bankolar bulunmaktadır (Şekil 6.15).



Şekil 6.15: Bina içerisindeki kafeteryalar

Bina içerisindeki ıslak mekânlara bakıldığında her katta bay, bayan ve engelli tuvaletlerinin grup halinde binanın orta kısımdaki aydınlıktan hava ve doğal ışık alacak şekilde konumlandırıldığı görülmüştür (Şekil 6.16). Giriş kısmında lavabolar konumlandırılmış, tuvalet kabini kısmına lavaboların olduğu mekândan geçiş sağlanmış

olan bay ve bayan tuvaletlerinin; baylar kısmında iki adet lavabo, iki adet tuvalet kabini ve tuvalet kabinlerinin karşısında konumlandırılmış iki adet pisuar; bayanlar kısmında ise üç adet lavabo ve iki adet tuvalet kabini bulunmaktadır. Engelliler için düzenlenmiş tuvaletler ise tek kişiliktir. İçerisinde bir adet lavabo ve klozet bulunmaktadır. Klozetin yanında tutunma kolları tasarlanmış olan tuvaletin içerisindeki ayna, oturan bir bireyin de kendisini görebilmesi için eğimli konumlandırılmıştır.



Şekil 6.16: Tuvalet gruplarının mevcut durumu

Lefkoşa şehrinde bakanlıkların yoğun olarak bir arada bulunduğu bir bölgede bulunan bina bakanlık binası olarak tasarlanmıştır. Betonarme taşıyıcı sistem ile inşa edilmiş olan binada, mekanları oluşturan bölücü duvarlar için tuğla, dolu panel ve yarım camlı jaluzili panel malzemeler kullanılmıştır. Binada elektrik kesilmesi durumunda otomatik devreye giren jeneratör sistemi bulunmaktadır. Halkın kullanımına açık olan binanın mevcut durumu yakın çevresiyle birlikte incelenmiştir.

6.3 K.K.T.C. İçişleri Bakanlığı Binası ve Yakın Çevresinin İncelenmesi Sonucu Elde Edilen Bulgular

Tez çalışmasının dördüncü bölümünde açıklanmış olan yöntem kısmında, belirlenmiş başlıklara göre hazırlanmış olan çizelge, K.K.T.C. İçişleri Bakanlığı binasında yapılan incelemeler sonucu elde edilen bulgularla bu bölümde doldurulmuştur. Buna göre binanın ve yakın çevresinin ulaşılabilirlik, dolaşım ve erişim ana başlıkları altında mevcut durumu özetlenmiştir.

Tablo 6.1: K.K.T.C. İçişleri Bakanlığı binası incelenmesi sonucu elde edilen bulgular

K.K.T.C. İçişleri Bakanlığı Binası		
Kullanım Amacı	Ofis binası	
ULAŞILABİLİRLİK	Ulaşım Durumu	Toplu taşıma araçlarıyla bölgede bulunan duraklarda indikten sonra binaya yürüyerek veya özel araçlarla ulaşım sağlanmaktadır.
	Yakın Çevresi	Duraklarda inildikten sonra binaya yürünecek yol güzergahındaki kaldırımlar, rampalar, yaya geçitleri yetersizdir ve herkesin kullanımına uygun tasarlanmamışlardır.
	Otoparklar	Binanın ön ve arka cephesinde açık otoparklar planlanmıştır. Fakat binaya ulaşım çoğunlukla özel araçlarla sağlandığından bu otoparklar yetersiz kalmıştır. Bu sebeple kullanıcılar binanın sağ yan ve arka cephelerinde bulunan boş arazilere araçlarını park etmektedirler.
DOLAŞIM	Bina Girişleri	Yedi adet girişten iki tanesi bodrum katta bulunan servis girişleridir. Geriye kalan beş giriş kapısından bir tanesi doğrudan bakanın makam odasına giriş için düşünülmüş, bir tanesi ana giriş kapısı olan diğer dört giriş ise herkesin kullanımına açıktır. Fakat giriş kapılarıyla bina zemini arasındaki seviye farkı yalnızca bir giriş kapısı için rampa ile aşılmış diğerlerinde bu seviye farkını aşmak için sadece merdiven kullanılmıştır.
	Ana Giriş Kapısı	Saçakla vurgulanmış olan ana giriş kapısı, çift kanatlı alüminyum kasalı cam kapıdan geçtikten sonra bir sıra iki yana açılan otomatik sürgülü kapı olacak şekilde tasarlanmıştır. Kapı genişlikleri herkesin kullanımına uygundur.
	Yatay Dolaşım	Tasarlanmış koridor ve holler arasında gerekli yerlere kapılar konulmuştur. Bu kapıların genişliği herkesin kullanımına uygundur. Oda girişleri genellikle tek kanatlı kapılarla sağlanmıştır. Toplantı salonu gibi odaların giriş kapıları daha geniş tasarlanmıştır.
	Düşey Dolaşım	Ana giriş kapısının açıldığı holde bir adet merdiven ve iki adet asansör bulunmaktadır. bunun yanı sıra sağ ve sol yan cephelerden sağlanmış giriş kapılarının hemen yanlarında da birer tane merdiven tasarlanmıştır. Katlar arası dolaşım toplam üç adet merdiven ve iki adet asansör ile sağlanmaktadır.
ERİŞİM	Danışma Bankosu ve Diğer Bankolar	Tüm bankoların yükseklikleri ayakta duran insan boyutuna uygun tasarlanmıştır. Bankolarda farklı kullanıcılar için farklı özellikler düşünülmemiştir.
	Bekleme Alanı	Tüm katlarda birçok yere bekleme alanı düzenlenmiştir. Bu alanlar bazen sadece bekleme odası olarak tasarlanmışsa da bazen hollere veya koridorlara oturma mobilyaları konularak da bekleme imkânı sağlanmıştır.
	Islak Mekanlar	Her katta bay, bayan ve engelli tuvaletleri grup olarak konumlandırılmıştır.

6.4 Çalışma Alanının Evrensel Tasarım Bakış Açısıyla Değerlendirilmesi ve Öneriler

Çalışmanın ikinci bölümünde, yapılan araştırmalar sonucu açıklanmış olan evrensel tasarım, çok sayıda kullanıcı türünün ortak kullanımına imkân sağlayan tasarımlar yapmayı amaçlamaktadır. Başka bir deyişle dil, din, cinsiyet, fiziksel veya zihinsel özellik farketmeksizin, her yaştan, tüm bireylerin kullanımına uygun tasarımlar yapmayı hedefleyen bir kavramdır. Herkesin kullanımına açık olan kamusal yapıların tasarımında da dikkate alınması gerektiği düşünülen evrensel tasarım kavramının kural veya standartları yoktur. Evrensel tasarımın benimsenip anlaşılabilmesi için ortaya konulmuş yedi tane ilkesi bulunmaktadır. Çoğalmaya açık durumda olan bu ilkelere sonradan üç yeni ilke daha eklenmiştir.

Çeşitli kullanıcılar tarafından kullanılan, kamusal bir yapı olan K.K.T.C. İçişleri Bakanlığı binası yakın çevresiyle birlikte bölüm 6.2’de incelenmiştir. İncelemeler sonucunda, alan bu bölümde evrensel tasarım bakış açısıyla değerlendirilecek ve öneriler sunulacaktır. Binanın ve yakın çevresinin daha fazla kullanıcı türü tarafından kullanılmasına imkân sağlamak için yapılan önerilerin çizimi Ek 3’te verilmiştir.

Halkın kullanımına açık olan binaya ulaşım, toplu taşıma araçlarıyla veya özel araçlarla sağlanabilmektedir. Toplu taşıma araçlarıyla binaya ulaşmayı tercih edecek olan kullanıcılar, buraya en yakın toplu taşıma araçları duraklarının bulunduğu Bedrettin Demirel Caddesi üzerinde indikten sonra binaya yürümeleri gerekmektedir. Çift şeritli yolun refüj ile bölünmesiyle tasarlanmış olan bu caddedeki yolun batı cephesindeki şeridinde bulunan durakta inenlerin karşıya geçmeleri gerekmektedir. Karşı kaldırıma geçişin sağlanması için yaya geçidi tasarlanmıştır. Fakat tasarlanmış olan yaya geçidi herkes tarafından güvenli bir şekilde karşıya geçilebilmesi için uygun koşullara sahip değildir. Tekerlekli sandalye kullanıcısı bir bireyin veya bebek arabası ile birlikte hareket eden ebeveynin bir kaldırımlardan yol seviyesine rampa yardımıyla inip karşı kaldırıma yine bir rampa yardımıyla çıkabilmesi gerekmektedir. Bu düzenleme Bedrettin Demirel caddesi üzerindeki yaya geçidinde yeterli değildir.

Ortasında refüj bulunan yolda refüj üzerine de rampa ile çıkılıp inilebilmeli veya refüjün yaya geçidine denk gelen kısmı yaya geçidiyle aynı genişlikte yol seviyesine alçaltılmalıdır. Ayrıca görme engelli bireylerin algılayabilmesi için yaya geçidi başlangıç

ve bitişlerine, rerüj içerisine hissedilebilir yüzeyler konulması gerekmektedir. Yaya geçitlerinin herkesin kullanımına uygun olması için bulunması gereken özellikleri çalışmanın 3.1.4 bölümünde açıklanmıştır.

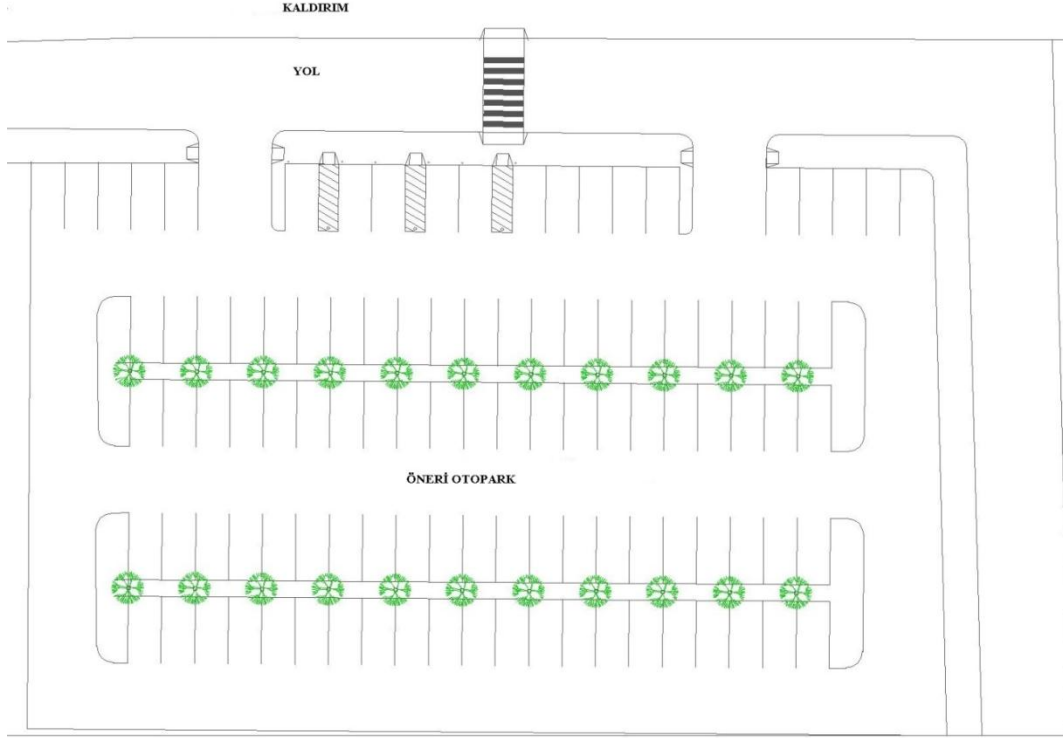
Toplu taşıma araçlarıyla gelen bireylerin duraklarda indikten sonra binaya yürüyeceği güzergahın tamamında kaldırım bulunmadığı, bulunan kaldırımların ise yer yer araç yollarıyla bölünmüş olduğu Şekil 6.3'te gösterilmiştir. Kaldırımların mevcut durumu herkesin kullanımına uygun değildir. Buna göre bölgede kaldırım bulunmayan yerlere kaldırım tasarlanması ve bölgede bulunan mevcut kaldırımların da gözden geçirilerek, tümünün tasarımının araştırmanın 3.1.2 bölümünde anlatıldığı gibi, evrensel tasarımı benimseyen kullanıcıların dikkate aldığı mevzuatlar arasında bulunan TS 12576 kodlu Türk Standardı'na uygun düzenlenmesi önerilmektedir. Yani araç yolundan yüksek tasarlanan kaldırımlara herkesin çıkıp inebilmesini sağlayacak düzenlemeler yapılması, genişliği iki tekerlekli sandalye kullanıcısının yan yana geçebilmelerine imkân tanır olması, görme engelliler için kaldırım boyunca hissedilebilir açık renkli döşenmiş alan düzenlenmesi, kaldırımların sürekliliğinin sağlanması önerilmektedir. Bu sayede herkesin kullanımına uygun kaldırımlar düzenlenmiş olup, evrensel tasarımın eşit kullanım ve algılanabilir bilgilendirme ilkeleri dikkate alınmış olur.

Binaya özel araçlarıyla ulaşım sağlayacak olan kullanıcılar için binanın ön ve arka cephelerinde park yerleri düzenlendiği binanın mevcut durumu incelenirken Şekil 6.4 ve Şekil 6.5'te gösterilmiştir. Mevcut otopark planı dâhilinde dört adet engelli park yeri bulunmaktadır. Fakat engelli park yeri için uygulanması gereken düzenlemeler bu alanlar için yapılmamıştır. Özel gereksinimi tekerlekli sandalye olan kullanıcıların araçtan inebilmesi için iki araç arasında tekerlekli sandalyenin sığabileceği genişlikte dolaşım koridoru tasarlanmamış, park zemini herkes tarafından aynı şekilde algılanan engelli sembolü ile farklı renkte boyanmamıştır. Engelli park alanı olduğunu belirten yazıyı içeren tabela park alanının önünde bulunan binanın duvarına takılmıştır. Bunun yanında bir adet de herkes tarafından aynı algılanan engelli sembolünün bulunduğu tabela da bilgilendirme için bina duvarına sabitlenmiştir (Şekil 6.17). Kullanıcıların binaya çoğunlukla özel araçlarıyla gelmesi sebebiyle tasarlanmış park alanları yetersiz kalmış ve binanın çevresinde bulunan boş araziler park alanı olarak kullanılmaya başlanmıştır. Bu alanlarda araç giriş çıkışları için yönlendirme bulunmamaktadır. Boş araziye araç park etmek için

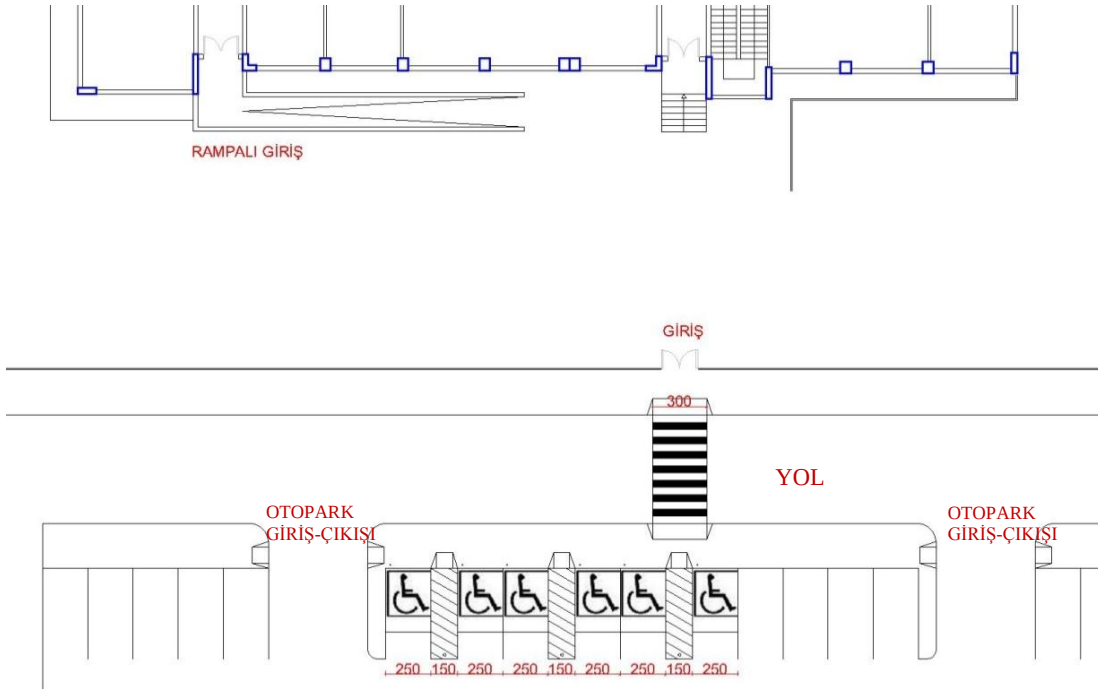
kullan bireyler arazi içerisinde herhangi bir otopark düzenlemesi olmadığından düzensiz park etmektedirler. Araç giriş-çıkış yönlendirilmesi veya park alanı düzenlemesi olmayan bu alanların kullanıcılar için tehlikeli olduğu gözlemlenmiştir. Alanların otopark olarak kullanılmasının devam etmesi durumunda; herkesin kullanımına uygun otopark tasarlanması önerilmektedir (Şekil 6.18). İstanbul otopark yönetmeliğine göre; otopark içerisinde her yirmi araç için engelli işareti bulunan en az bir park yerinin bulunması zorunludur. Önerilen otopark planında bu zorunluluk dikkate alınmıştır. Engelliler için ayrılmış park alanları binada bulunan tek rampalı girişe yakın mesafeye konumlandırılmıştır. Otoparktan binaya erişim için kaldırımlar, rampalar ve yaya geçidi önerilmiştir (Şekil 6.19). Önerilen kaldırım ve rampalar sayesinde, mevcut durumda otopark olarak kullanılan boş araziden, tel ile çevrilmiş ve gerekli yerlere giriş kapıları düzenlenmiş olan binanın bulunduğu araziye girişler de herkesin kullanımına uygun hâle gelmiş olur (Şekil 6.19).



Şekil 6.17: Mevcut engelli park alanları ve otopark olarak kullanılan mevcut boş arazi ile binanın bulunduğu arazi arasındaki bağlantı

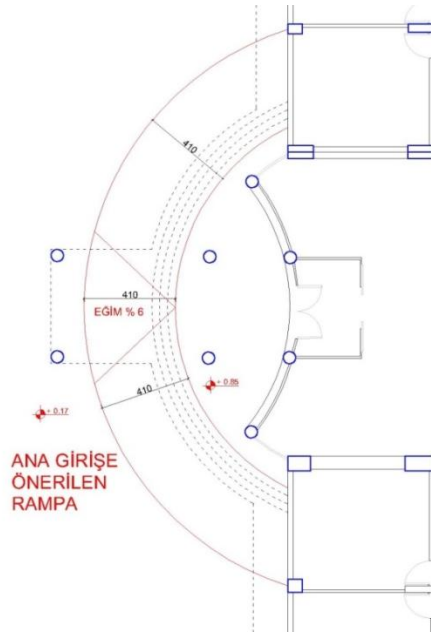


Şekil 6.18: Otopark olarak kullanılan boş arazi için önerilen otopark planı



Şekil 6.19: Önerilen otopark planındaki engelli park yerleri ve otoparktan binaya erişim (verilen ölçüler santimetre cinsindendir.)

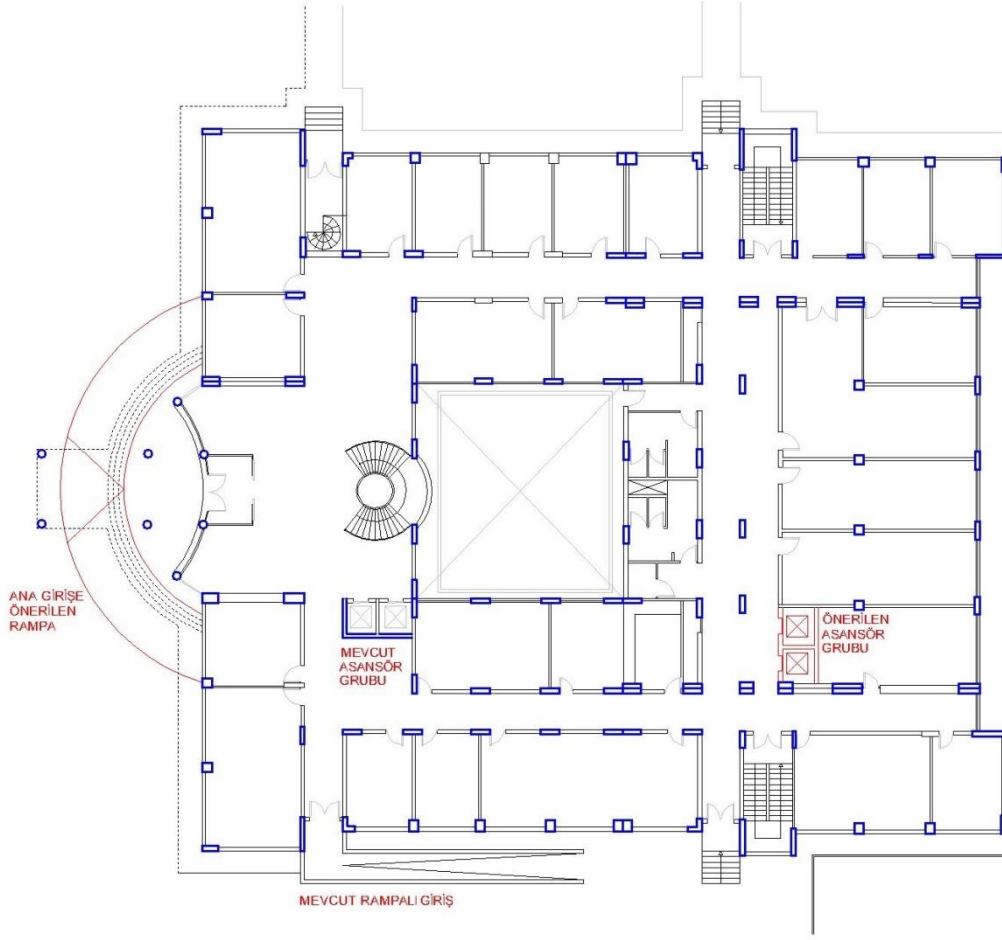
Mevcut durumda da engelliler için ayrılmış park alanı binanın ana girişine yakın konumlandırılmıştır. Fakat bina giriş yüksekliği kaldırım veya otopark ile aynı seviyede olmadığından ve bu seviye farkı ana giriş kapısına erişmek için merdivenle aşıldığından tekerlekli sandalye kullanıcıları binaya giriş için ana giriş kapısını kullanamamaktadır. Mevcut durumda zemin katta bulunan beş adet giriş kapısından; tekerlekli sandalye kullanıcılarının veya bebek arabası ile ilerleyen kullanıcıların giriş yapabilecekleri tek giriş kapısı binanın sağ yan cephesinde bulunan, zemin ile giriş kapısı arasındaki seviye farkının rampa ile aşıldığı kapıdır. Diğer kapılarda seviye farkının aşılması için merdiven kullanılmıştır. Bu durum engellilerin binaya girişi için rampalı kapıyı kullanmaları mecburiyetine sebep olur. Engelliler için özel bir tasarım yapılmadan, herkesin kullanabileceği ortak tasarımlar yaparak, engellileri toplumdan ayırmayıp, toplumun parçası haline getirmeyi de amaçlayan evrensel tasarıma uygun bir tasarım olmamıştır. Tüm giriş kapılarına değilse bile, ana giriş kapısına erişim için merdiven yerine herkesin kullanımına uygun rampa tasarlanması önerilmektedir (Şekil 6.20). Bu sayede evrensel tasarımın esnek kullanım ve düşük fiziksel güç kullanımı ilkeleri dikkate alınmış olur.



Şekil 6.20: Ana giriş kapısı için önerilen rampa (verilen ölçüler santimetre cinsindendir.)

Ana giriş kapısı iki sıra kapıdan oluşmaktadır. İlk sırada 200 cm genişliğinde çift kanatlı içe doğru açılan kapı; sonrasında 200 cm genişliğinde sensörlü iki yana sürgülü kapı bulunmaktadır. Diğer zemin kat giriş kapıları ise 180 cm genişliğinde çift kanatlı içe açılan kapılardır. Giriş kapılarından en az iki tanesinin daha sensörlü, iki yana sürgülü, gerektiğinde danışma bankosundan açılıp kapatılması kontrol edilebilen kapılar olması önerilir. Geriye kalan çift kanatlı kapıların ise acil çıkış anında kaçış yönüne yani dışa açılması önerilir. Önerilerin yerine getirilmesi halinde düşük fiziksel güç ilkesine uygun düzenleme yapılmış olur.

Saçakla vurgulanmış olan bina ana giriş kapısı, evrensel tasarımın basit ve sezgisel kullanım ilkesine örnektir. Ana giriş kapısının açıldığı giriş holünde düşey dolaşımın sağlanması için bir adet döner merdiven ve yan yana konumlandırılmış iki adet asansör bulunmaktadır. Burada bulunan asansörler binada bulunan tek asansör grubudur. Yürüme zorluğu olan kullanıcılar, tekerlekli sandalye kullanıcıları, bebek arabası kullanan ebeveynler gibi kullanıcı türleri katlar arası dolaşım için bu holdeki asansör grubunu kullanmak zorundadırlar. Binaya erişimin sağlandığı tüm giriş kapıları ana giriş holüne açılmamaktadır. Diğer girişleri kullanan ve bina içerisinde düşey dolaşımda asansör kullanmak isteyen bireylerin kolaylıkla erişebileceği farklı bir alana daha asansör grubu tasarlanması önerilir (Şekil 6.21). Böylece evrensel tasarımın esnek kullanım ilkesine göre kullanıcıya seçenekler sunarak farklı tercihler yapabilmesine imkân tanınmış olur.



Şekil 6.21: K.K.T.C. İşçileri Bakanlığı binası zemin kat planının önerilerle değiştirilmiş çizimi

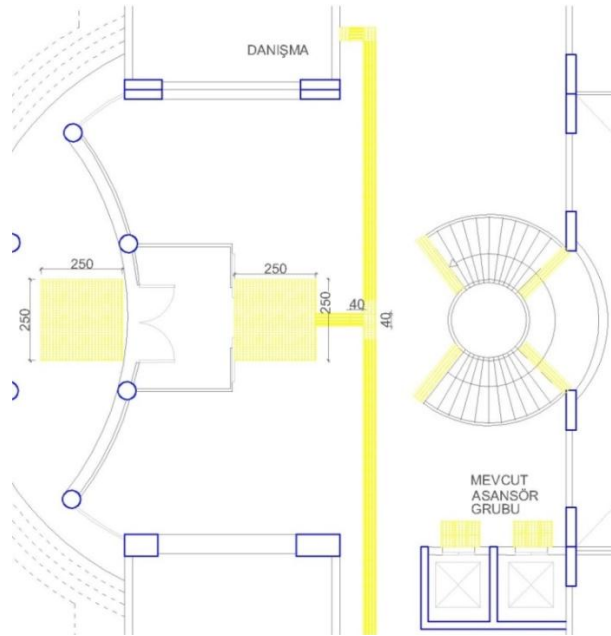
Bina içerisinde yatay dolaşımın sağlanması için bulunan holler ve koridorlar dolaşımın sağlanmasına uygundur (Şekil 6.22). Oda kapılarının genişliği genellikle 100 cm'dir. Toplantı salonu gibi odaların giriş kapısı ise 180 cm olarak tasarlanmıştır. Kapı genişlikleri birçok kullanıcı türü için uygundur (Şekil 6.22). Fakat oda içlerinde kullanıcı sayısının oda alanına göre fazla olduğu mekânlarda dolaşım kısıtlı duruma gelmiştir (Şekil 6.22). Bu odaların içerisinde görme engelli bir bireyin dolaşımı zor ve tehlikeli olabilir. Ayrıca tekerlekli sandalye kullanıcılarının dolaşımına imkân tanır genişlikte dolaşım alanları bırakılmamıştır.

Bina tasarımında genel olarak görme engelliler dikkate alınmamıştır. Görme engellilerin güvenli bir şekilde ilerleyebilmesi için dolaşım alanlarının zeminlerine gerekli yerlere hissedilebilir yüzeyler düzenlenmemiştir. Ayrıca bina içerisinde genel olarak sesli

bilgilendirme sistemi bulunmamaktadır. Görme engellilerin de bina içerisinde hizmet alabilmeleri ve gereksinimlerini karşılayabilmeleri için bina girişlerinden bilgi alabilecekleri danışma bankosuna ulaştıran ve genel olarak bina içi yatay ve düşey dolaşımın sağlanması için asansör girişleri, merdiven başlangıç ve bitişleri gibi gerekli yerlere hissedilebilir zemin döşenmesi önerilir (Şekil 6.23).



Şekil 6.22: Hollerde ve koridorlarda kullanıcıların dolaşımı, oda giriş kapılarının yeterli genişliği, fazla kullanıcı sayısı dolayısıyla oda içi dolaşım kısıtlılığı

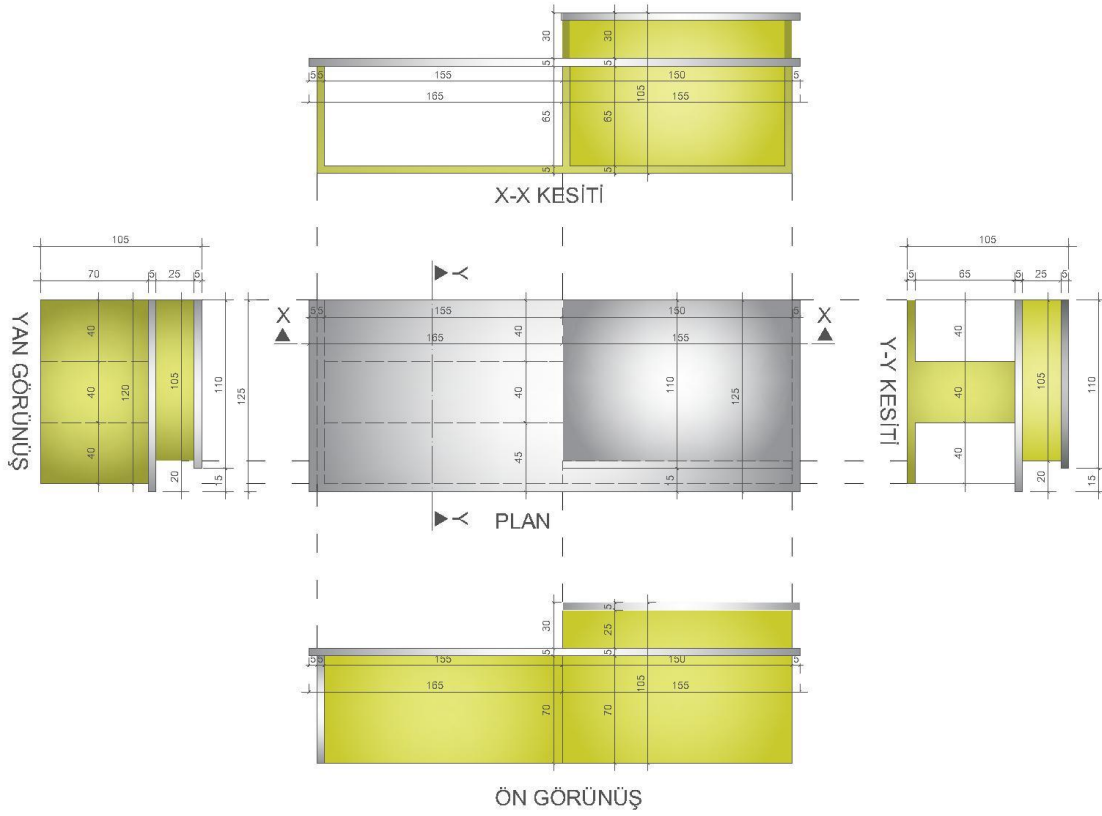


Şekil 6.23: K.K.T.C. İçişleri Bakanlığı binası ana giriş holüne önerilen hissedilebilir yüzey döşeme kaplaması (verilen ölçüler cm cinsindendir.)

Bina içerisinde birçok yerde bilgilendirme veya işlem yapma için bankolar bulunmaktadır. Bu bankoların yükseklikleri ayakta duran yetişkin erkek, yetişkin kadın ve 10 yaşındaki erkek çocuğu için uygundur (Şekil 6.24). Fakat mevcut yükseklikteki bankolara tekerlekli sandalye kullanıcısı olan bir birey yaklaşamaz, bankonun arkasında oturur vaziyette olan çalışan ile yüz yüze iletişim kuramaz ve işlem yapamaz. Yani mevcuttaki bankolar herkesin kullanımına uygun değildir. Herkesin kullanımına uygun bankolar tasarlamak için aynı bankoyu kullanacak farklı kullanıcı türleri göz önünde bulundurulmalı ve farklı yükseklikte bölümleri bulunan bankolar düşünülmelidir. Bankolar için öneri olarak araştırmanın 5.1 kısmında incelenmiş örnek binaların içerisinde bulunan danışma bankolarına benzer niteliklerde bir banko önerisinin teknik çizimi Şekil 6.25'te gösterilmiştir.



Şekil 6.24: Ayakta duran yetişkin erkek, yetişkin kadın ve 10 yaşındaki erkek çocuğu için uygun olan mevcut bankolar



Şekil 6.25: Banko önerisinin teknik çizimi (verilen ölçüler santimetre cinsindendir.)

Bina içerisinde birçok yerde düzenlenmiş olan bekleme alanları Şekil 6.13’te gösterilmiştir. Bekleme alanlarında bulunan oturma mobilyaları genel olarak aynı tipte mobilyalardır. Bir bekleme alanını farklı fiziksel özelliklere sahip bireylerin kullanacağı düşünülerek, aynı alana farklı özelliklere sahip oturma mobilyaları konumlandırılması önerilir. Bu sayede kullanıcıya seçenek sunulmuş ve evrensel tasarımın kullanımda esneklik ilkesine uygun tasarım yapılmış olur. Bina içerisindeki mevcut bekleme alanlarında tekerlekli sandalye kullanıcılarının oturma düzenine uyum sağlayabilecekleri yerlerde beklemeleri için boşluklar bulunmaktadır. Ayrıca bu boşluklar bebek arabasıyla bekleme alanında bulunan ebeveynlerin kullanımı için de uygundur.

Bina içerisinde farklı katlarda toplam üç adet kafeterya bulunmaktadır. Kafeteryalar içerisinde bulunan hazırlama ve satış tezgâhı çalışan ile müşterinin iletişim kurabileceği yüksekliktedir. Fakat tekerlekli sandalye kullanıcısı bir birey mevcut tezgâha yaklaşamaz. Tezgâhın farklı kullanıcılar için düzenlenmiş alanlarının olması önerilir. Kafeteryalar için ayrılmış alan; oturma düzeni yapılmasına imkân tanır genişlikte olmadığından, içerisinde

az sayıda masa ve sandalye ile oturma imkânı sağlanmıştır. Mevcut düzen içerisinde tekerlekli sandalye kullanıcılarının veya bebek arabalı ebeveynlerin dâhil edilmesi imkânı vardır. Zemin katta bulunan kafeteryadan, binanın orta kısmında tasarlanmış olan aydınlık alanına çıkış kapısı bulunmaktadır. Bu kapıyla kurulan bağlantı sayesinde aydınlık kısmının zemininde açık oturma alanı düzenlenmiştir. Dolaşım için yeterli alan bırakılmadan düzenlenmiş oturma alanı, herkesin kullanımına açıktır. Genel olarak aynı tipte masa ve sandalyeler kullanılmış olan alana; farklı tipte masa ve sandalyeler konumlandırılıp, kullanıcıya seçenek sunulması ve oturma düzeni içerisinde dolaşım alanları bırakılarak herkesin dolaşımına imkân sağlanması önerilir.

Bina içerisinde her katta bay, bayan ve engelli tuvaletlerinin bir arada olduğu tuvalet grupları mevcuttur. Girişte lavaboları konumlandırılmış olan mekânların, tuvalet kabinlerinin ve pisuarların bulunduğu bölüm, lavabolardan ayrılmıştır. Aynı yükseklikte lavabolara, tuvaletlere ve pisuarlara sahip olan ıslak mekânlara, farklı fiziksel özelliklere sahip kullanıcıların gelebileceği düşünülerek donatıların farklı yüksekliklerde olmasına dikkat edilmelidir (Şekil 6.26). Mekânda bulunan lavabo çeşmeleri çevirmeli kollara sahiptir. Teknolojinin gelişmesiyle ortaya çıkmış el sensörlü çeşmelerin buralarda kullanılması, hem su tasarrufu sağlanması, hem de evrensel tasarımın düşük fiziksel güç ilkesine uygun tasarım olması dolayısıyla önerilir.



Şekil 6.26: Aynı yüksekliğe sabitlenmiş bayan ve bay tuvaletleride bulunan lavabolar

Tuvalet gruplarının engelli tuvaleti bölümünde bulunan kapı, tekerlekli sandalye kullanıcılarının erişimine kolaylık sağlaması için dışarıya açılmaktadır. Burada evrensel tasarımın yaklaşım ve kullanım için boyut ve mekân sağlanması ilkesine uygun tasarım yapıldığı görülmektedir. Ayrıca engelli tuvaleti içerisinde tuvalet kenarlarına tutunma kolları tasarlanarak tekerlekli sandalye kullanıcısı bir bireyin yardım almadan ihtiyacını karşılamasına imkân sağlanmıştır (Şekil 6.27). Burada bulunan lavabo da tekerlekli sandalye kullanıcısının yaklaşmasına uygun tasarlanmıştır. Tek hamlede açılıp kapanan çeşme modeli kullanılmış olan lavaboda, el sensörlü çeşme kullanılması önerilir.



Şekil 6.27: Engelli tuvaleti donatıları

Bina içerisinde genel olarak bulunan tüm oda kapılarında, odanın işlevi veya kim tarafından kullanıldığı ile ilgili bilgi verici yazılar bulunmaktadır. Fakat okuma yazması olmayan kullanıcılar ve/veya görme engelli kullanıcılar gibi farklı kullanıcı türleri de düşünülerek bina içerisinde sesli, dokunarak veya görüldüğünde herkes tarafından aynı anlaşılır simge ve semboller kullanılarak bilgi alınabilecek sistemler bulundurulması önerilir.

Genel olarak binanın ve yakın çevresinin özelliklerine bakıldığında ulaşım, dolaşım ve erişimin farklı kullanıcılar için uygun olması düşünülerek bazı tasarımlar yapıldığı görülse de, sunulan önerilerdeki düzenlemelerin yapılması halinde, halk tarafından kullanılan bina ve yakın çevresinin tüm kullanıcılarına daha uygun olacağı düşünülmektedir.

6.5 Bölüm Özeti

Tez çalışmasının dördüncü bölümünde açıklanmış olan yöntem kısmında belirlenmiş ana başlıklar olan ulaşılabilirlik, dolaşım ve erişim bakış açılarıyla, K.K.T.C. İçişleri Bakanlığı binası ve yakın çevresinin incelenmesine karar verilmiştir. Bu karar doğrultusunda beşinci bölümün birinci kısmında Akdeniz'in doğusundaki Kıbrıs adasının kuzey kısmında bulunan K.K.T.C. devletinin başkenti Lefkoşa'da olan İçişleri bakanlığı binasının konumu ve özellikleri incelenmiştir.

Evrensel tasarım bakış açısıyla bina ele alınmadan, binanın ve yakın çevresinin mevcut durumu ulaşılabilirlik, dolaşım ve erişim ana başlıkları doğrultusunda incelenmiştir. Buna göre Lefkoşa'nın işlek ana caddelerinden olan Bedrettin Demirel Caddesi'ne yakın konumda bulunan binanın çevresindeki yollar, duraklar, kaldırımlar ve yaya geçitleri gibi şehir içi dolaşımda etkin rolü olan öğelerin halen hazırdaki durumları ortaya konmuştur. Binaya ulaşımın sağlanması için toplu taşıma araçlarının veya özel araçların kullanılabileceği belirlenmiştir. Fakat incelemelere göre mevcut toplu taşıma araçlarının herkesin kullanımına uygun olmadığı, ulaşım için çoğunlukla özel araçların kullanıldığı anlaşılmıştır. Özel araçların kullanım yoğunluğu sebebiyle mevcutta tasarlanmış otoparkların yetersiz kaldığı ve bina çevresinde bulunan boş arazilerin otopark olarak kullanıldığı tespit edilmiştir.

Ulaşım durumunun incelenmesinden sonra binaya girişlerden başlanarak, bina içi dolaşım ve erişimin mevcut durumu incelenmiştir. Yapılan incelemeler sonucunda dördüncü bölümde belirlenmiş olan çizelge kullanılarak bina ve yakın çevresiyle ilgili bulgular özetlenmiştir. İncelemeler doğrultusunda elde edilen bulgular ışığında, beşinci bölümün dördüncü kısmında evrensel tasarım bakış açısıyla, çalışma alanının daha çok kullanıcı türünün kullanımına imkân tanır hale getirilmesi amaçlanarak değerlendirmeler yapılmış ve öneriler sunulmuştur.

BÖLÜM 7

SONUÇ VE ÖNERİLER

Birçok tasarım disiplini tarafından kullanılan evrensel tasarım, mümkün olduğunca çok kullanıcı türünün ortak kullanımına imkân tanır tasarımlar yapılmasını savunan bir kavramdır. Çalışmada, herkesin kullanımına açık olan kamusal yapıların, evrensel tasarım bakış açısıyla incelenip; evrensel tasarımın kamusal yapılarda engelliler için önemini vurgulamak amaçlanmıştır.

Araştırmanın birinci bölümünde çalışmayla ilgili genel bilgiler verilerek giriş yapılmıştır. Sonrasında araştırmanın amacı ve önemi açıklanarak çalışmanın sınırları belirlenmiştir. Evrensel tasarımın açıklandığı ikinci bölümde, evrensel tasarımda antropometri ve ergonominin yeri vurgulanmış ve farklı insan boyutlarında antropometrik bilgilere yer verilmiştir. Evrensel tasarımın ortaya çıkışından günümüze tarihsel süreci anlatıldıktan sonra, geliştirilmeye ve çoğaltılmaya açık evrensel tasarımın yedi ilkesi ve bunlara eklenmiş üç yeni ilkesi tek tek, örnekler verilerek açıklanmıştır.

Kentte kamusal yapıların evrensel tasarım bakış açısıyla değerlendirildiği üçüncü bölümde öncelikle kent ile kamusal yapılar arasındaki ilişki açıklanmış, buna bağlı olarak kent içerisinde bulunan toplu taşıma araçları ve durakların, kaldırımların, dış mekân merdivenlerinin, yaya geçitlerinin, kent mobilyaları ve donanımlarının, otoparkların herkesin kullanımına uygun düzenlemeleri teknik çizimler ve resimlerle desteklenerek açıklanmıştır. Sonrasında kamusal yapıların tarihsel süreciyle ilgili bilgiler verilmiş, günümüzdeki kamusal yapıların tasarım kriterleri ulaşılabilirlik, dolaşım ve erişim yönlerinden ortaya konulmuştur. Bu bölümde son olarak farklı ülkelerin evrensel tasarım yaklaşımına etki eden mevzuatlardan bahsedilmiştir.

Araştırma yapılırken kullanılacak olan tüm yöntemlerin yanı sıra, detaylı olarak araştırmada konu alınan kamusal yapıların ve seçilmiş olan alan çalışmasının evrensel tasarım yönüyle incelenirken kullanılacak olan tablo araştırmanın yöntemi olarak dördüncü bölümde açıklanmıştır. Belirlenen tabloya göre kamusal yapılar ulaşılabilirlik, dolaşım ve erişim ana başlıklarında incelemeye alınmıştır.

Beşinci bölümde, evrensel tasarım ve kamusal yapılarla ilgili yapılmış incelemeler sonrasında yurtdışından ve K.K.T.C.'den incelenmesi için seçilen bazı kamusal yapılar bir önceki bölümde açıklanmış olan araştırmanın yöntemi kısmında belirlenmiş inceleme tablosuna göre ele alınmışlardır. Amerika'da ve Türkiye'de bulunan toplam üç adet kamusal yapı örnek gösterilmiştir. Örnek gösterilen yapılar sonrasında K.K.T.C.'de bulunan üç adet kamusal yapı evrensel tasarım bakış açısıyla incelenmiştir. İncelenen binalar arasında karşılaştırmalar yapılmıştır.

Araştırmanın alan çalışması olarak belirlenmiş olan K.K.T.C. İçişleri Bakanlığı binası ve yakın çevresi altıncı bölümde evrensel tasarım bakış açısıyla ele alınmıştır. İlk olarak çalışma alanının konumu ve özellikleriyle ilgili bilgiler verilmiş, sonrasında mevcut durumu incelenmiştir. Buna göre elde edilen bulgular dördüncü bölümde yöntem olarak belirlenmiş tabloda özetlenmiştir. Son olarak çalışma alanı evrensel tasarım bakış açısıyla değerlendirilmiş ve alan, mümkün olduğunca çok kullanıcı grubuna uygun hale getirilmek için öneriler sunulmuştur.

Lefkoşa kentinde bulunan çalışma alanında yapılan incelemelere göre bölgede ulaşım için kullanılan toplu taşıma araçlarından, şehir içi yaya dolaşımın sağlandığı öğeler olan kaldırımlara, yaya geçitlerine kadar bütün olarak evrensel tasarım bakış açısıyla iyileştirilmesi gerektiği görülmüştür. Binaya toplu taşıma araçları veya özel araçlarla herkesin kullanımına uygun ulaşım sağlanması, tüm kullanıcılar için bina içerisinde dolaşımın ve erişimin sağlanması kadar önemlidir. Mevcut duruma bakıldığında binada bulunan ana yatay dolaşım elemanları olan koridor ve hollerin herkesin dolaşımı için yeterli alanlara sahip olduğu görülse de, ofis olarak kullanılan bir çok odanın kullanıcı kapasitesinden fazla kişi tarafından kullanılması dolayısıyla oda içi dolaşım alanlarının yetersiz olduğu tespit edilmiştir. Düşey dolaşım elemanları herkesin kullanımına uygun olsa da, bir noktada bulunan asansör grubu bina için yetersiz görülmüş, farklı bir noktaya daha asansör grubu önerilmiştir. Bu sayede kullanıcıya seçenek şansı sunulmuş olup, binanın yan cephelerinden sağlanan girişlerden de kolay erişilebilir bir asansör grubu tasarlanmış olur. Genel olarak bina içerisinde bilgilendirme için kapılara odanın işlevi veya kullanıcısı hakkında yazılar asılmıştır. Fakat yalnızca yazıyla bilgilendirme yapılması herkesin yeterli bilgi almasına imkân tanımamaktadır. Görme engelli veya okuma yazma bilmeyen kullanıcılar da dikkate alınarak sesli uyarıcı sistemlerle veya herkes tarafından

aynı algılanacak olan sembollerle de bilgi verilmesi önerilmiştir. Erişim açısından binaya bakıldığında kullanılan mobilyaların tüm bireyler için uygun olmadığı görülmüştür. Bu sebeple herkesin kullanımına uygun mobilya tasarımı yapılması önerilmiştir. Binanın bütünü ve yakın çevresinde mimari programlarının çağdaş anlayışıyla yorumlanması ve evrensel tasarıma uygun mekanlar tasarlanması gerekmektedir.

Yapılan araştırmalar ve incelemeler sonucunda genel olarak kamusal yapılarda, tasarım yapılırken kullanıcı kitlesinin toplumdaki herkes olduğuna dikkat edilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Çocukluk, yaşlılık, hamilelik gibi ömrünün farklı evrelerinde, farklı bedensel özelliklere sahip olan insanların; çok uzun, çok kısa, çok şişman olmasından kaynaklı hareket kısıtlılıkları da önemsenmesi gerekmektedir. Ayrıca toplumdaki herkesin farklı görsel, işitsel ve zihinsel özellikleri olduğu bilincinde olunmalıdır. Hayatının bir döneminde veya tamamında herhangi bir bedensel veya zihinsel engeli bulunan kullanıcıların da kamusal yapıları kullandığı unutulmamalıdır. Bütün bunlara ek olarak; evrensel tasarımın kullanıcı kitlesinin toplumdaki herkes olduğu bilinciyle tasarım yapılırken; dil, din, ırk, cinsiyet, yaş, okuma yazma bilmemek gibi yetenek ve yeterlilik düzeyi ayrımı gözetmeksizin herkes tarafından kullanılacak tasarımlar yapılmalıdır.

Kentle bütünleşmiş olan kamusal yapıların kullanıcıları toplumdaki herkeştir. Kamusal yapılarla birlikte bulundukları kentler de herkesin kullanımına uygun niteliklere sahip olmalıdır. Kent içerisindeki toplu taşıma araçları ve duraklar, kaldırımlar, yaya geçitleri, kent mobilyaları ve donanımları, merdiven ve rampalar herkesin kullanımına uygun olmalıdır. Araştırmada çalışma alanı olarak seçilmiş K.K.T.C. İçişleri Bakanlık binası ve yakın çevresi gelişmekte olan küçük bir ülke durumundaki K.K.T.C.'nin başkenti Lefkoşa'da bulunmaktadır. Lefkoşa şehri evrensel tasarım bakış açısıyla incelendiğinde ilk olarak şehir içinde halka sunulan ulaşım araçlarının herkesin kullanımına uygun olmadığı görülmektedir. Tekerlekli sandalye kullanıcısı bir bireyin, bebek arabasıyla hareket eden bir ebeveynin, görme engelli bir bireyin konforlu bir şekilde kullanımına uygun niteliklere sahip toplu taşıma araçları bulunmamaktadır. Yapılan araştırmalar sonucunda engellilerin şehir içi dolaşım için genellikle özel araçlarını kullandığı veya Ortopedik Özürlüler Derneği'nin ve Lefkoşa Türk Belediyesi'ne bağlı Engellenemeyen Lefkoşa Birimi'nin tedarik ettiği bu kullanıcı grubunun uygun araçlarla ulaşım sağlayabildikleri öğrenilmiştir. İlgili kurumların bu araçlarını kullanabilmek için engellilerin randevu almaları da

gerekmektedir. Yani engellileri toplum içerisine katmak yerine toplumdan bağımsız ulaşım imkânları sunularak engelli kullanıcı kitlesi için özel çözümler düşünülmüştür. Şehir içerisinde genel olarak bulunan otobüs durakları, kaldırımlar, yaya geçitleri de herkesin kullanımına uygun değildir. Yapılan bu tespitlere göre K.K.T.C. devletinin öncelikli olarak araçla ve yaya olarak kent içi dolaşımı sağlayabilecek sorumlu birimlerinin gerekli düzenlemeleri yapacak bir organizasyona ihtiyaç duyulduğu söylenebilir.

K.K.T.C.'de genel olarak engellilerin toplum içindeki varlığı bilinci yeteri kadar yaygınlaşmamıştır. Yasalar arasında bulunan yollar ve binalar düzenleme yasası adlı Fasal 96'da engellilerinde kullanımına uygun yollar ve binalar tasarımı için gerekli maddeler bu çalışma sürerken 29 Kasım 2016 tarihli resmi gazetede yayınlanıp, Madde 19 altında bir tüzük olarak K.K.T.C. Bakanlar Kurulu tarafından onaylandığı duyurulmuştur. Bu olumlu gelişmenin hayata yansması için gerekli denetim mekanizmalarının hem projelendirme hem de yapım aşamalarında mutlaka etkin olması sağlanmalıdır.

Lefkoşa Türk Belediyesi ve bazı sivil toplum kuruluşlarının ortak çalışmasıyla, işyerlerinde engellilere yönelik düzenlemeleri ve hijyeni teşvik eden 'Beyaz Yasemin Projesi' (Bkz. Ek 4) gibi projelerin artırılması da evrensel tasarımın yaygınlaşmasına yardımcı olacaktır.

K.K.T.C.'de evrensel tasarım fikrinin özellikle herkesin kullanımına açık kamusal yapıların tasarımlarında benimsenmesi için yapılabilecek çalışmalar arasında projelerin kontrol ve onay merkezleri olan Şehir Planlama Dairesi ve Mimarlar Odası'nın projelere onay verirken içeriğinde evrensel tasarım ilkelerini aramaları sayılabilir. Kamusal yapıların tasarım aşamasında iken herkesin kullanımına uygunluğunun kontrol edilmesi evrensel tasarımın bu yapılarda ve yakın çevrelerinde uygulanabilmesi için bir yöntem olarak düşünülebilir. Her kamusal yapı, çevresiyle birlikte evrensel tasarım kavramı benimsenerek tasarlandığında, parçaların oluşturduğu bütünün de herkesin kullanımına uygun olacağı düşünülmektedir. Bu önerinin uygulanabilmesi için öncelikle evrensel tasarım kavramıyla ilgili tasarımcılara bilgiler verilmelidir. Bu bilgiler mimarlar odası tarafından düzenlenecek mesleki gelişim dersleri ile tasarımcıya kazandırılabilir.

Mesleki derslere gerek duyulmadan tasarımcıların evrensel tasarım kavramı hakkında bilgi sahibi olması için meslek hayatına başlamadan önce, yani mimarlık eğitimi sırasında bu

bilgilerle donanması daha etkili bir yöntem olarak sayılabilir. Bu bağlamda yapılabilecek ilk adım mimarlık eğitimi içerisine evrensel tasarım konusunu dâhil edebilmek için konuyla ilgili dersler açmak veya mevcut dersler içerisinde öğrencilerin bu konuda bilgi sahibi olmaları için araştırma yapmalarını teşvik etmek olabilir.

Evrensel tasarım kavramını benimsemiş olan bir tasarımcı, tasarımlarının herkesin kullanımına uygun olabilmesi için gelişen teknolojiden de faydalanması gerekmektedir. Örneğin görme engelli kullanıcıların bina içerisinde düşey dolaşımın sağlanması için tasarlanmış olan asansörleri kullanabilmeleri için asansör düğmelerinin hissedilebilir yüzeylere sahip olmaları önemlidir. Bunun yanında gelişen teknoloji sayesinde sesli uyarıcı sistemlere sahip asansörlerin herkesin kullanımına açık binalarda kullanılması görme engellilerin daha kolay ve doğru bilgiler alarak asansörü kullanmasına imkân sunmaktadır.

Herkesin ulaşım, dolaşım ve erişimini sağlamayı da amaçlayan evrensel tasarım kavramı ile; her yaştan kullanıcılara hitap eden, farklı özelliklere sahip veya özel gereksinimleri olan kullanıcıları ayırt etmeden, engelleri kaldıran, toplumdaki hiçbir kesim için ayrıcalıklı tasarım yapılmadan, aynı tasarımda herkesin kullanımına uygun seçenek ve çözümler sunan kamusal yapılar ortaya çıkacaktır. Eşit kullanıma sahip, engelsiz, adaletli inşa edilecek olan kamusal yapıların daha işlevsel ve kullanılabilir hale gelip, kullanıcılarının yaşam kalitesinin yükseleceği sonucuna varılmıştır.

KAYNAKÇA

- Access Living. (2016). *Access Living building tour*. 6 Ekim 2016 tarihinde www.accessliving.org adresinden alındı.
- Arat, Y. (2011). *Geleneksel Türk evi iç mekân donatılarının antropometrik verilere dayalı analizi; Konya evleri*. Yüksek lisans tezi. Selçuk Üniversitesi. Konya.
- Arcan, E. F. ve Evci, F. (1999). *Mimari Tasarıma Yaklaşım I Bina Bilgisi Çalışmaları* (sf. 19-29). İstanbul: Tasarım Yayın Grubu.
- Arkiv. (2011). *Projeler Forum İstanbul alışveriş merkezi*. 12 Aralık 2016 tarihinde v2.arkiv.com.tr/p9471-forum-istanbul-alisveris-merkezi.html adresinden alındı.
- Atasoy, A. (2011). Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin Nüfus Coğrafyası. *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 8(15), 29-62. Hatay.
- Aydoğdu Asansör. (2013). *Asansör kasetleri*. 14 Ocak 2017 tarihinde <http://www.aydogduasansor.com/asansor-kasetleri> adresinden alındı.
- Babacan, U. (2014). *Böyle mi olur bisikletçinin düğünü Berna ve Ahmet evleniyor*. 8 Ocak 2017 tarihinde <http://www.urimbaba.net/?p=2771> adresinden alındı.
- Bjalstudio. (2017). *Robson square*. 10 Ocak 2017 tarihinde <http://bjalstudio.ca/robson-square/> adresinden alındı.
- Burcu, E. (2011). Türkiye'deki Engelli Bireylere İlişkin Kültürel Tanımlamalar: Ankara Örneği. *Journal of Faculty of Letters/Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 28(1), 37-54.
- Carlile, J. (2012). *Visitors with disabilities face high hurdles to London Olympics*. Global Accessibility News. 30 Ekim 2016 tarihinde <http://globalaccessibilitynews.com/2012/05/31/visitors-with-disabilities-face-high-hurdles-to-london-olympics/> adresinden alındı.
- Çakmak, M. N. (2008). Amerika Birleşik Devletlerindeki Engelli Tanımı Hakkında Bir İnceleme. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 57(2), 51-62.
- Çalışkan, M. (2011). *Kamu Yararı Bağlamında Kamusal Mekânlarda Bir Yayalaştırma Örneği: Eminönü Tarihi Yarımada (Hobyar Mahallesi ve Çevresi) Yayalaştırma Projesi*. Yüksek lisans tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi. İstanbul.
- Çıracı, H. ve Karaçor, E. (2016). Farklı Sosyo-Ekonomik Yapılara Göre Kamusal Mekân Kullanımının Değerlendirilmesi. *Online Journal of Art and Design* 4 (4), 27-46.
- DEB Akreditasyon Merkezi. (2011). *Engelliler İçin Evrensel Standartlar Klavuzu*. İstanbul: DEB Akreditasyon Merkezi.

- Deviant Art. (2017). *The steps at the Vancouver Courthouse*. 10 Ocak 2017 tarihinde <http://mc1964.deviantart.com/art/The-steps-at-the-Vancouver-Courthouse-368686670> adresinden alındı.
- Dizdar, E. N. ve Kurt, M. (2002). *İş Güvenliği Ders Kitabı*. Gazi Üniversitesi. Ankara:Kale Ofset.
- Doğan, S. (2012). Ressamlıkta gizlenen bilim: Leonardo Da Vinci. *Açık Bilim*. 15 Nisan 2017 tarihinde www.acikbilim.com adresinden alındı.
- Ed Roberts Campus. (2016). *Photo galleries*. 9 Aralık 2016 tarihinde www.edrobertscampus.org adresinden alındı.
- Ekoyapı. (2013). *Erişilebilirlikte Evrensel Tasarım ve Sürdürülebilirlik*. Ekoyapı Dergisi. 27 Mart 2016 tarihinde <http://www.ekoyapidergisi.org/> adresinden alındı.
- Emlak Kulisi. (2015). *Forum İstanbul Akvaryum Turkuazoo 2015 bilet fiyatları*. 18 Aralık 2016 tarihinde emlakkulisi.com/forum-istanbul-akvaryum-turkuazoo-2015-bilet-fiyatları/341745 adresinden alındı.
- Engelliler Hakkında Kanun. (2005). T.C. Resmi Gazete, 25868, 1 Temmuz 2005.
- Ergenoğlu, A. S. (2013). Accessibility Awareness Among Architecture Students: Design Thinking Evaluations in Yıldız Technical University. *Procedia- Social and Behavioral Journal*, Elsevier LTD.(89), 6312-317.
- Evcil, A. N. (2014). *Herkes İçin Tasarım Evrensel Tasarım*. İstanbul: Boğaziçi Yayınları.
- Evcil, A. N. ve Yalçın Usal, S. S. (2008). Üsküdar Meydanı ve Engelliler İçin Erişilebilirlik. *VI. Uluslararası Üsküdar Sempozyumu, 6-9 Kasım 2008*, 541-554. İstanbul.
- Goldsmith, S. (2000). *Universal Design*. UK: Architectural Press.
- Google Earth. (2016).
- Gökgür, P. (2008). *Kentsel Mekânda Kamusal Alanın Yeri*. İstanbul: Bağlam.
- Güler, Ç. (1997). *Ergonomiye Giriş* (1. Baskı). Ankara: Aydoğdu Ofset.
- Gültaşlı, M. (2017). *Tasarım rehberi*. Engelsizkent.org. 28 Ocak 2017 tarihinde www.engelsizkent.org adresinden alındı.
- Gürallar, N. (2009). Kamu - Kamusal Alan - Kamu Yapıları - Kamusal Mekân: Modernite Öncesi ve Sonrası için Bir Terminoloji Tartışması. *Mimarlık*, 350. Ankara.

- Haberler.com. (2015). *Görme Engellilerin Yoluna Araç Park Ediliyor*. 16 Ocak 2017 tarihinde <https://www.haberler.com/gorme-engellilerin-yoluna-arac-park-ediliyor-7488781-haberi/> adresinden alındı.
- Hanson, J. (2004). The Inclusive City: Delivering a more Accessible Urban Environment Through Inclusive Design. Conference Paper. *International Construction Conference Responding to Change*. York. 7-8 September 2004. <http://eprints.ucl.ac.uk/3351/1/3351.pdf>
- Hürriyet. (2017). *Engelsiz havalimanı gezisi fotoğrafları*. 14 Ocak 2017 tarihinde <http://fotoanaliz.hurriyet.com.tr/galeridetay/63877/4369/20/engelsiz-havalimani-gezisi-fotograf-lari> adresinden alındı.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi. (2010). Herkes İçin Erişilebilir ve Kullanılabilir Fiziksel Çevre ve Yapılar İçin Ek Teknik Şartname. İstanbul.
- Kardeşler Yatçılık. (2017). *Sabancı öğretmen evi- anadolu hisarı deniz kenarı paslanmaz korkuluk uygulaması*. 15 Ocak 2017 tarihinde <http://www.kardeslerpaslanmaz.com.tr/tr/sabanci-ogretmen-evianadolu-hisari-deniz-kenari-paslanmaz-korkuluk-uygulamasi> adresinden alındı.
- Kavak, M. (2010). *Evrensel tasarım yaklaşımı bağlamında kamusal mekânlar: Harbiye Kongre Vadisi örneği*. Yüksek Lisans Tezi. Bahçeşehir Üniversitesi. İstanbul.
- KTMMOB Mimarlar Odası Yönetim Kurulu. (2015). *Engelli Standartları Kent Ve Binalara Yönelik Uygulama Kriterleri*. Lefkoşa: Mimarlar Odası Yayınları.
- Kurban, H. , Kaygın, B. ve Tankut, A. N. (2016). Mobilya Tasarımında Antropometrik Ölçü ve Ergonomik Analizlerin Kullanımı. *İnönü Üniversitesi Sanat ve Tasarım Dergisi*. 6(13), 313-320. Malatya.
- Littlefield, D. (2008). *Metric Handbook Planning and Design Data*. İngiltere: Architectural Press.
- Mace, R.L. (1998). A Perspective on Universal Design. *Designing for the 21st Century: An International Conference on Universal Design*. FAIA.
- Mecancalı. (2014). *Trafik Işıkları (Yeşil, Sarı, Kırmızı) 'nın Anlamları*. Hakkında Bilgi. 15 Ocak 2017 tarihinde <http://www.hakkindabilgi.biz/trafik-islari-yesil-sari-kirmizinin-anlamlari/> adresinden alındı.
- Must See Places. (2017). *Solomon R. Guggenheim Museum – New York, U.S.A*. 10 Mart 2017 tarihinde <http://mustseeplaces.eu/solomon-r-guggenheim-museum-new-york-u-s-a/> adresinden alındı.
- Mülayim, A. (2009). *Bedensel Özürlüler İçin Mimari Mekân Tasarımı*. Yüksek lisans tezi. Trakya Üniversitesi. Edirne.

- Nimpuno, W. B. (2014). *Post-occupancy evaluation the application of universal desing in public open space case study: Beşiktaş Square*. Yüksek lisans tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi. İstanbul
- Öylesine Biri. (2012). *Kadın erkek durumları*. 14 Ocak 2017 tarihinde <http://blogumabandim.blogspot.com.cy/2012/07/kadn-erkek-durumlar.html> adresinden alındı.
- Pinterest. (2017). *Favourite Architects: Frank Lloyd Wright*. 10 Mart 2017 tarihinde <https://tr.pinterest.com/shapeandspace/favourite-architects-frank-lloyd-wright/> adresinden alındı.
- Rendasis. (2015). *Hizmetlerimiz*. 14 Ocak 2017 tarihinde <http://www.rednasis.com/hizmetlerimiz/engelli-otoparki/> adresinden alındı.
- Rossetti, R. ve Manley, P. W. (2006). What is the Process in Order to Build a Universal Design Custom Home?. *Multiple Perspectives on Access, Inclusion, & Disability Conference Columbus* (1-13). Ohio.
- Roth, L. M. (2000). *Mimarlığın Öyküsü*. İstanbul: Kabalcı Yayınevi.
- Salmen, J.P.S. (2001). *United States Accessibility Codes and Standarts: Challanges for Universal Design Handbook*. New York: McGraw Hill.
- Sevük, M. S. (2011). *Evaluating two shopping centers in the light of principles of universal design*. Yüksek lisans tezi. Ortadoğu Teknik Üniversitesi. Ankara.
- Story, M.F. 2001. *Principles of Universal Design, Universal Design Handbook*. New York: McGrawHill.
- T.C. Başbakanlık Özürölüler İdaresi Başkanlığı. (2008). *Özürölüler Kanunu ve İlgili Mevzuat*. 598. 12 Aralık 2006. Ankara: T.C. Başbakanlık Özürölüler İdaresi Başkanlığı Yayınları.
- T.C. Başbakanlık Özürölüler İdaresi Başkanlığı. (2010). *Yerel Yönetimler İçin Ulaşılabilirlik Temel Bilgiler Teknik El Kitabı*. 108. 16 Aralık 2009. Ankara: T.C. Başbakanlık Özürölüler İdaresi Başkanlığı Yayınları.
- The Center For Universal Design. (1998). The Universal Design File: Designing for People of All Ages and Abilities. *The Center for Universal Design, N.C.State University, Raleigh*. North Carlina, U.S.A.
- The Center for Exelance in Universal Design. (2014). *Building For Everyone: A Universal Design Approach*. 20 Ocak 2017 tarihinde <http://universaldesign.ie/> adresinden alındı.
- Töre, Ö. (2015). *Visit England launches camping for disabled people*. Ftn News. 30 Ekim 2016 tarihinde <http://ftnnews.com/other-news/28519-visitengland-launches-campaign-for-disabled-people.html> adresinden alındı.

- Transport Scotland. (2011). Accessible Train Station Design for Disabled People: A Code of Practice. Scotland.
- TS 6200. (1996). *TS 6200: Teknik Tasarım İçin İnsan Vücudu Ölçüm Noktaları – Temel Tarifler*. Ankara: Türk Standartları Enstitüsü.
- TS 9111. (2011). *TS 9111: Özürlüler Ve Hareket Kısıtlılığı Bulunan Kişiler İçin Binalarda Ulaşılabilirlik Gereklere*. Ankara: Türk Standartları Enstitüsü.
- TS 12576. (2012). *TS 12576: Şehir İçi Yollar – Kaldırım ve Yaya Geçitlerinde Ulaşılabilirlik için Yapısal Önlemler ve İşaretleme Kuralları*. Ankara: Türk Standartları Enstitüsü.
- Türkiye Mühendisler Birliği. (2017). *Üyeler YP İnşaat Anonim Şirketi*. 8 Ocak 2017 tarihinde <http://www.tmb.org.tr> adresinden alındı.
- United Nations. (2003). *Accessibility for the disabled a design manual for a barrier free Environment*. 23 Ekim 2015 tarihinde <http://www.un.org/esa/socdev/enable/designm/index.html> adresinden alındı.
- Urban Planet. (2009). Ed Roberts Campus. 9 Aralık 2016 tarihinde <https://www.urbanplanet.org/forums/topic/49807-in-progress-ed-roberts-campus/> adresinden alındı.
- Uzun, İ. (2006). Kamusal açık mekân: kavram ve tarihe genel bakış. *Egeminarlık*, 4(59), 14-17. İzmir.
- Uzunoglu, K. (2014). Toplu konut üretiminde konut ünitesinin ön tasarım aşamasında sar metodu ile analiz değerlendirme ve test edilebilmesi için bir model. (Yayımlanmış Doktora Tezi). Yakın Doğu Üniversitesi. Lefkoşa.
- Yılmaz, H. (2016). *Sadece Engellilerin Anlayacağı Günlük Hayata Dair Anekdotalar*. 16 Ocak 2017 tarihinde <http://engelliler.gen.tr/f43/sadece-engellilerin-anlayacagi-gunluk-hayata-dair-anekdotlar-28511/> adresinden alındı.
- Yollar ve Binalar Düzenleme Yasası Madde 19 Altında Yapılan Tüzük. (2016). Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Resmi Gazete, 754, 29 Kasım 2016.
- Yoyo. (2012). *Forum İstanbul buz pisti*. 12 Aralık 2016 tarihinde yoyo.gen.tr/forum-istanbul-buz-pisti.html adresinden alındı.

EKLER

Ek 1

Yaya Yoğunluğuna Göre Kaldırım Genişliği Tasarımı

Yaya kaldırımında yaya yoğunluğuna (d) göre:

Yaya yoğunluğu, $d = 0,3$ yaya/ m^2 'ye kadar olan kaldırımlar yayaların birbirini geçmesini gerektirmeyen yollardır.

Yaya yoğunluğu, $d = [0,3-0,6)$ yaya/ m^2 olan kaldırımlar yayaların herhangi bir hızda, normal adımlarla, rahat dolaşmasının ve birbirini rahat geçmesinin sağlandığı yollardır.

Yaya yoğunluğu, $d = [0,6-1,0)$ yaya/ m^2 olan kaldırımlar gidiş/gelişlerde yayalar arası hareketlerin, adımların ve birbirlerini geçmede rahatlığın azaldığı kesişmelerin çoğaldığı yollardır.

Yaya yoğunluğu, $d = [1,0-1,5)$ yaya/ m^2 olan kaldırımlar olan kaldırımlar spor, sanat, sinema, tiyatro, okul vb. nedeniyle yoğunluğun yüksek olduğu yollardır. Yaya yoğunluğunun yüksek olduğu bu kaldırımlarda, gidiş gelişlerdeki yaya hareketlerinde adımlar sınırlanır, hız düşer, kesişmeler ve sıkışıklıklar artar, yayalar birbirine sürtünmeden veya çarpmadan yürümekte zorlanırlar. (TS 12576)

Yaya yoğunluğuna göre yaya kaldırımındaki asgari emniyet şeridi, yürüme alanı ve mülkiyet şeridi genişlikleri Tablo Ek 1'de verilmiştir.

Tablo Ek 1: Yaya yoğunluğuna göre kaldırım genişlikleri (TS 12576)

Yaya yoğunluğu d (yaya/ m^2)	Emniyet şeridi (cm)	Kaldırım yürüme alanı (cm)	Mülkiyet şeridi (cm)
[0,0-0,3)	50	150	25
[0,3-0,6)	50	200	25
[0,6-1,0)	50	250	50
[1,0-	120	300	50

Ek 2

Kamusal Yapıların Tarihsel Süreci Hakkında Bilgiler

Mimarlık tarihinde insan topluluklarının bir araya geldiği ilk kamusal yapılar dini yapılardır. Gerçek anlamda kamusal aktivitenin iç mekanda düzenlendiği ilk yapılar Antik Mısır'da görülmüştür. Mısır'da çölün elverişsiz iklim koşulları sebebiyle, kamusal aktivitelerin iç mekanlarda olması kaçınılmaz olmuştur. Orta Krallık zamanında en önemli kamusal yapı olan Mısır tapınağı gibi büyük tapınaklarda, bildiğimiz kilise kavramından farklı olarak okullar, üniversiteler ve arşivler bulunmakta idi. Tapınak; devlet yönetiminin, eğitimin ve bilimsel çalışmaların bir arada yapıldığı bir merkez konumuna gelmişti. Toplumsal kararların burada alınmasının yanı sıra, kutlamalar da burada yapıldı (Onay, 2005).

Antik Yunan'da ise tapınaklar Mısır'da olduğu gibi kamusal nitelik taşıymıyordu, çünkü tapınağın içine sadece rahipler ve seçilmiş kişiler girebiliyordu. Antik Yunan'da ilk kamusal mekân bir toplanma yeri olan, eski Yunan şehirlerinde, en önemli yapıların ve tapınakların bulunduğu iç kale olarak tanımlanan “akropol”dür. Daha sonradan geç Yunan döneminde kamusal mekânları oluşturan Antik Yunan kentlerinde, şehirle ilgili politik, dini, ticari her türlü faaliyetin gerçekleştiği, tüm kamu binalarının etrafında sıralandığı halka ait geniş açık alan olarak tanımlanan “agoralar” kamusal fonksiyonların gerçekleştiği mekânlar olmuşlardır. Farklı insan toplulukları arasında toplanma ve çeşitli faaliyetlerin gerçekleştirileceği mekânı oluşturan agora, kentin toplumsal merkezini oluştururken aynı zamanda kentin siyasal ve yönetsel bağımsızlığının göstergesi olmuştur. Başlangıçta geniş bir yol olarak ortaya çıkan agoralar daha sonra yapılar tarafından çevrelenmiştir. Agoranın içinde üstü kapalı “stoa” adı verilen ticaret işlevinin yer aldığı mekânlar, idari binalar, tapınaklar bulunmaktaydı. Yönetişim, özgürlük, eğlence ve farklı olma mekânı durumunda olan agoralar yaygınlaşarak, cadde ve meydanları oluşturmuştur. Ticaret ve yönetim merkezi olan agoralarda bulunan stoaların yanı sıra, Yunan kamusal yapılarının en büyükleri tiyatrolar ve atletizm yarışmalarının düzenlendiği stadialardır. Bu yapılar kentteki tüm insanların bir arada aktivitelere katılmalarına imkân sağlar büyüklükte yapılarıdır (Gökgür, 2008).

Roma Uygarlığı döneminde kentsel yaşam üzerine odaklanılıp, kamusal kullanım için kapalı yapıların inşa edilmesi gündeme getirildi. Kentsel açık alanlarda süregelen toplumsal aktivitenin iç mekanlarda devam etmesi fikri gelişti. Giovanni ve Battista Nolli'nin 1748 yılında çizdikleri ünlü Roma Planı'nda kilise, bazilika gibi kamusal yapıların iç mekanlarını kentsel açık alanlarla birlikte beyaz bırakmış, iç ve dış kamusal mekânlar arasındaki sürekliliğin sağlanmasının önemi vurgulamışlardır. Roma Dönemi'nde mekan sürekliliğinin yanı sıra kent nüfuslarının artması ile birlikte toplumsal yaşantının belli kurallara bağlı olarak yönlendirilmesi ve değişik toplumsal aktiviteleri barındıracak farklı yapıların tasarlanması önem kazanmıştır. Dindışı yönetsel işlemler için kullanılan bazilikalar, geniş mekanların kapatılması ve yönlendirilmesini getirmiştir. Tarihte toplumsal hayat ilk kez Roma İmparatorluğu döneminde bu denli desteklenmiş ve o döneme göre çok sayıda insan grupları aynı mekânlarda toplanmıştır.

Roma'da toplumsal yaşantının geçtiği en önemli kamusal yapılardan biri hamamdı. Hamamlar yıkanma işlevini karşılayan yapılar olmanın yanı sıra halkın eğitimi, eğlenmesi, iyi ve verimli vakit geçirmesi için gerekli her türlü donanıma sahip yapılardı. Hamamların bünyesinde, kütüphaneler, ders salonları, okuma odaları, beden eğitimi avluları, dükkanlar ve yeşil avlular bulunurdu. Farklı kullanım amaçlarındaki mekanların bir araya toplandığı bu yapıların kullanımı halka açık ve ücretsizdi.

Roma İmparatorluğu'nun Hristiyan bir toplum haline gelmesi toplumsal yaşam için dönüm noktası olmuş, kilise dışındaki kamusal yapılar önemini kaybetmiştir. Mimari üsluplar kendilerini sadece dini yapılarda göstermeye başlamıştır. Hristiyanlık anlayışına göre, gökte bulunduğu inanılan Tanrı'ya yönelme arzusu, önemli özelliklerinden biri sivrilige sahip yapı elemanlarının (sivri kemerler gibi) tasarlanması olan, pencerelerin ve renkli camların bol kullanıldığı bir mimari tarz olan 'Gotik Mimari'nin ortaya çıkmasına sebep olmuştur.

14. ve 15. yüzyılda rönesans ile beraber kamusal yaşantı yeniden önem kazanmıştır. Rönesans, günümüze dek sürecekt olan gelişimin habercisi olmuştur. Rönesans dönemi ile birlikte toplum ve mimari birbiriyle bağlantılı hale gelmiş; mimaride kullanıcı ölçeği ve ihtiyaçları önem kazanmıştır. Mekan kurgusunda matematiksel oranlar, ritim ve düzen kendini göstermeye başlamıştır.

Sanayi devrimi etkisiyle ulaşım ve ticaret aktiviteleri artmış; gar, fabrika, depo, alışveriş merkezi, ofis binası, müze gibi yeni yapı tipleri ortaya çıkmıştır. Bu yeni yapıların çoğu geniş ve aydınlık açıklıkların kapatılması ihtiyacını doğurmuştur. Çelik ve cam kullanımı, geniş açıklıkların gün ışığından mahrum kalınmadan örtülebilmesini sağlamış, gerçek anlamda çağdaş kamusal yapılar ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu gelişme kamusal yapılar için bir dönüm noktasıdır.

18. yüzyılda başlayan, 19. yüzyılda artarak devam eden nüfus hareketlerine paralel olarak araç trafiğinde de artış olmuştur. Artan araç trafiğinin neden olduğu ses, görüntü ve hava kirliliği sebebiyle açık kamusal mekânlar kullanım cazibesini yitirmiştir. Sanayi devriminin etkisiyle toplumsal yaşam kalitesi yükselmeye başlamış, toplumun daha korunaklı ve konforlu mekân talebi ortaya çıkmıştır. Söz konusu durum Amerika ve Avrupa'nın ardından Türkiye'de de görülmeye başlamıştır.

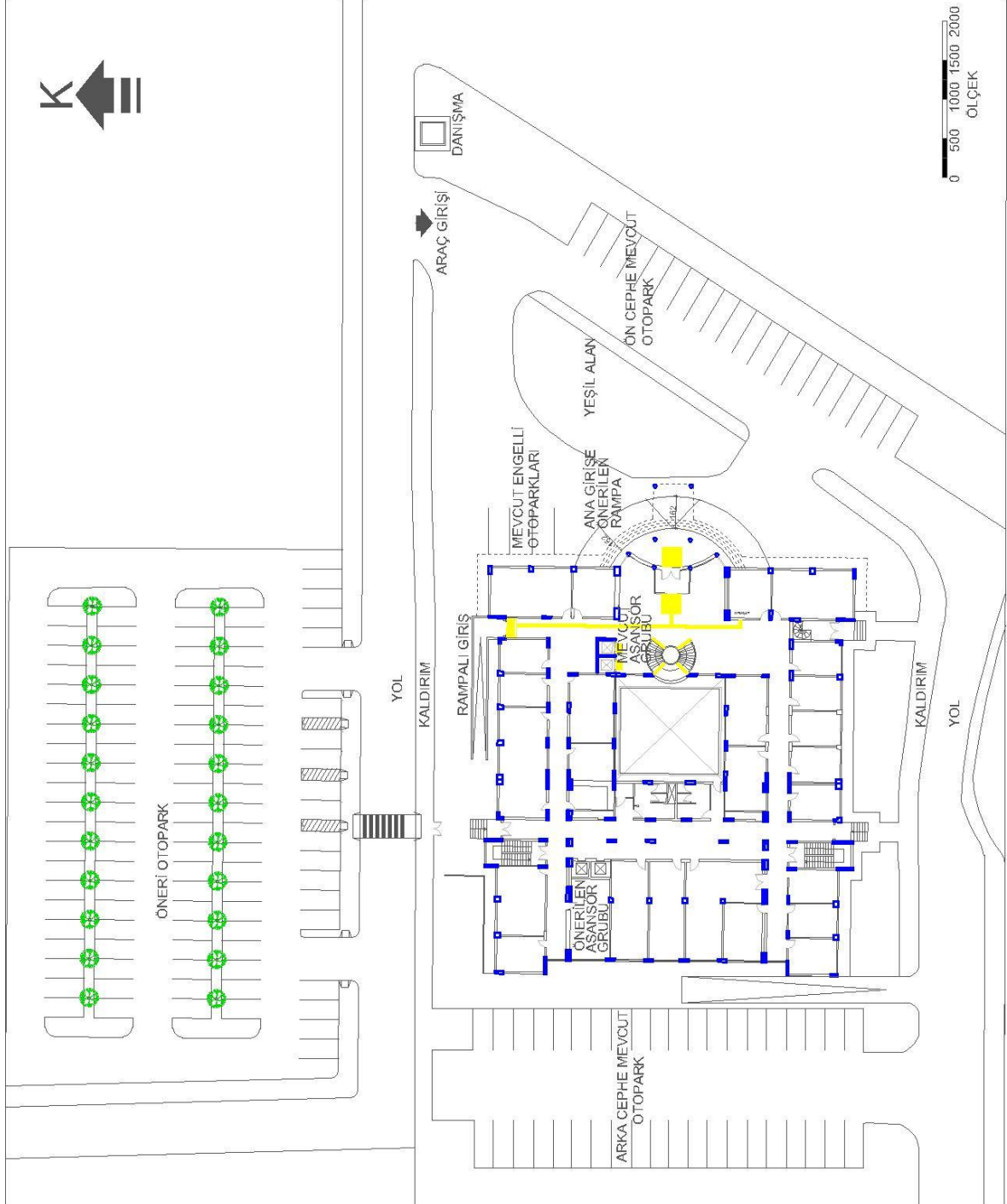
Tarih boyunca toplumsal aktivitelerin en önemli parçalarından biri olan ticaretin dış mekanlardan iç mekanlara kayması da kamusal yapıların önemin artmasına etki etmiştir. Türkiye'de bulunan, ticaret yapılması için inşa edilmiş en eski kamusal yapılar arasında İstanbul'daki Kapalı Çarşı ve Mısır Çarşısı sayılabilir. Günümüzdeki alışveriş merkezleri de ticaretin kapalı alanlarda yapılmasının etkisiyle ortaya çıkmış kamusal yapı türlerindendir.

20. yüzyılda Almanya ve İtalya'da bulunan bazı mimarlar modern ilginin anlamı olan güçlü heykelsi formlar ortaya çıkararak, yeni ve dinamik bir simgesel mimarlık yaratmaya başlamışlardır. Bu dönemde Alman mimar Eirch Mendelsohn tarafından heykelsi formda tasarlanmış Einstein Kulesi'nin inşasında Birinci Dünya Savaşı'ndan çıkmış olan Almanya'nın ekonomisindeki çöküş dolayısıyla gerekli malzeme yeteri kadar bulunamamış ve malzeme değişikliği yapılarak tasarım uygulanmıştır. Yaşanan bu inşa zorluğu dolayısıyla, 1920 li yıllarda inşa edilen sinemalar, büyük mağazalar Mendelsohn'un daha düzenli fakat daha geniş geometriler benimsemesine neden olmuştur. Almanya'da yaşanan olumsuz kamu baskısı sebebiyle Alman mimarlar anlatımsal formlara ilişkin çalışmalarına son vermişlerdir. Yalnızca bu baskıyı önemsemeyen Frank Lloyd Wright mimari formda keskinlik yaratmaya devam etmiştir. Hem mekânı tanımlama ve çevirme, hem de düşey hareketi vurgulama amacıyla Wright, sarmal çizgi ile ilgilenmiştir.

Eski çağlardan günümüze kadar var olmuş olan mimarlık, tarih boyunca sosyo-ekonomik, kültürel ve teknolojik gelişmelerden etkilenmiştir. Toplumun bir araya gelip, çeşitli faaliyetler gerçekleştirdiği kamusal mekânlar önceleri yalnızca açık mekânlar iken; zamanla kültürel ve teknolojik gelişmelerin etkisi ve insanların ortak ihtiyaçlarını bir arada karşılayabilecekleri veya toplanabilecekleri kapalı mekânlara da ihtiyaç duyulması, kamusal yapıların ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Kamusal yapılar, tasarlandıkları her dönemin mimari üsluplarından etkilenilerek inşa edilmişlerdir. Günümüzde de varlığını ve önemini koruyan bu yapılar bazen bulundukları kentin veya ülkenin sembolü haline gelmiş yapı türleridir.

Ek 3

K.K.T.C. İçişleri Bakanlığı Binası ve Yakın Çevresi için Sunulan Öneriler



Ek 4

Beyaz Yasemin Projesi ve Beyaz Yasemin Denetim Formu

Beyaz Yasemin Projesi

Alan çalışmamızın bulunduğu Lefkoşa kentinde herkesin kullanımına açık olan restoranlar, kafeler gibi işletmelere Lefkoşa Türk Belediyesi Gıda Mühendisleri Odası (GMO), Çevre Mühendisleri Odası (ÇMO), Esnaf ve Zanaatkarlar Odası (KTEZO) ve Sağlıklı Şehir Platformu (SŞP) işbirliğiyle gerçekleştirilen proje için Beyaz Yasemin Değerlendirme Komisyonu 100 kriter üzerinden işletmeleri değerlendirmeye tabii tutmakta; kriterlerin 70 veya fazlasında başarılı görülen işletmelere Beyaz Yasemin belgesi ve denetimle ilgili yazılı rapor verilmektedir. Geçerlilik süresi altı ay olan belgenin yeniden verilmesi için işletmeler bir sonraki dönemde yapılacak olan denetimlere yeniden başvurabilmektedir. Böylece denetim belirli aralıklarla tekrarlanarak, işletmeler kontrol altında tutulmuş olur. Denetimlerde temel olarak mekanların genel temizlik kurallarına uygun olup olmadığı, çevresiyle uyumluluğu, çevre kirliliğine sebep olmadan çalışması, engelli bireylere hizmet verebilmesi, trafik sorununa sebebiyet vermemesi, otopark mevcudiyeti, mekanın çalışanlar için sağlıklı ve güvenli bir ortam olması konuları dikkate alınmaktadır. Bu koşulları sağlayan restoran ve kafelerin herkes tarafından kullanılabilirliği de sağlanmış olur. Beyaz Yasemin projesinin gerçekleştirilmesine katkı koyan toplum kuruluşları ve Beyaz Yasemin Denetim Formu bu ekin devamında verilmiştir.

Beyaz Yasemin projesinin herkesin kullanımına uygun tasarımlar yapmaya teşvik edici bir proje olması dolayısıyla önemlidir. Her ne kadar evrensel tasarım kavramının benimsenerek tasarlandığı yapıların evrensel tasarıma uygunluğu kontrol listesi ile değerlendirilmese de Lefkoşa'da uygulamada olan bu proje herkes için tasarım yapılmasına katkı koymaktadır.

Beyaz Yasemin Denetim Formu



**BEYAZ
YASEMİN
DENETİM
FORMU**



**İŞ YERİ HAKKINDA
BİLGİLER**

İŞ YERİNİN ADI

İŞLETMECİ ADI

ADRES

TELEFON

E-MAIL

SORUMLU KİŞİ

DENETÇİLER

TARİH

EVET cevabı için 1, HAYIR cevabı için 0 puan verilir. Kısmen uygun olan durumlar için 0,5 puan verilir.

SORULAR	E	H	Acıklama	Puan
1. Tüm personelin geçerli sağlık karneleri mevcut mu?				
2. Personel gıdaya geçebilecek bulaşıcı hastalıklar hakkında bilgili mi? Ne yapacağını, alınacak önlemleri biliyor mu? (Salmonella, sarılık, kusma, ishal)				
3. Personelin tırnakları kısa, temiz ve ojesiz mi? Personel taşsız alyans kullanımı dışında takısız mı? (Kolye, bilezik, saat, yüzük vb. kullanılmamalıdır.)				
4. Elde oluşan kesik vb. açıktaki yaralar için bandajlama prosedürü var mı? ☐ Personel böyle bir durumda ne yapacağını biliyor mu? Görsel olarak da üretim alanında gösterilmiş mi? ☐ İlkyardım dolabı mevcut mu? Bandaj, eldiven gibi materyaller var mı? İlkyardım dolabında yeterince ilkyardım malzemesi var mı? Çalışanlar nerede olduğunu biliyor mu?				
5. Personel üniforması temiz, özellikle üretim alanlarında eldiven/bone, gerekli yerlerde maske kullanımı uygun mu?				
6. Personelin el yıkaması için girişte ve üretim alanlarında yeterli lavabo var mı? Personel ellerin düzgün yıkanması konusunda bilinçli mi?				
7. El yıkaması için sıvı sabun ve dezenfektan maddeler var mı? Yeterli mi? Kağıt havlu (ya da el kurutma makinesi) bulunuyor mu?				
8. Yeni bir göreve başlanacağında eller yıkanıyor/eldivenler değiştiriliyor mu?				
9. Üretim ve servis personeli için yeterli tuvalet var mı? Temiz mi? Tuvalet kağıdı, sıvı sabun, kağıt havlu, el ile açılmayan çöp kovası var mı?				
10. Personel için ayrı yemek odası, sigara içme alanı ve soyunma odası veya dolapları var mı? Bu alanlar üretimden ayrı mı?				

11. Dışarıdan üretim alanına girecek ziyaretçiler için koruyucu kıyafet (galoş, bone, önlük, vb.) bulunduruluyor mu?				
12. Satın alınan malzemenin uygun olmaması durumunda yapılacak faaliyetler belirlendi mi? Uygulanıyor mu?				
13. Mal Kabul için ayrı bir alan ve yetkili personel mevcut mu? Mal kabul alanı hijyen kurallarına uygun mu?				
14. Soğuk hava depolarında veya buzdolaplarında muhafaza edilen gıdalar etiketleniyor mu? Etiketlerde aşağıdaki bilgiler mevcut mu? ☐ Gıdanın ismi ☐ Üretim tarihi ☐ Son tüketim tarihi ☐ Kabul edilen tarih				
15. Gıdalar depolamada raflara ilk giren ilk çıkar (İGİÇ) prensibine uygun olarak mı yerleştiriliyor?				
16. Depolarda son kullanma tarihi geçmiş, bozulmuş ürünler mevcut değildir. Kapasitenin üstünde ürün yığılması yoktur.				
17. Soğuk hava depolarında sıcaklık derecesini dışarıdan da gösteren monitör var mı? Soğuk hava depolarında depo sıcaklığı ve gıdaların iç sıcaklıkları düzenli olarak ölçülüp izleniyor mu? Kayıt yapılıyor mu?				
18. Et, tavuk ve deniz ürünleri pişmiş gıdalardan ayrı depolanıyor mu? Ayrı depolama imkanı yoksa da yenmeye hazır gıdaların üst raflarda depolanmasına dikkat ediliyor mu?				
19. Gıdalar doğru sıcaklıkta depolanmış mı? Soğuk depolamada özellikle et, tavuk, balık ve süt ürünleri gıdanın iç sıcaklığı +5 °C ve daha düşük olacak şekilde depolanmış mı? Birbirinden etkilenecek gıdalar yan yana depolanmıyor.				
20. Soğuk hava depolarında kullanılan raflar temiz, sağlam ve amacına uygun mu? Ürünler zemine temas etmeyecek şekilde en az 15 cm yükseklikte ve rutubet geçirmeyen uygun malzeme üzerinde depolanmış mı?				

21. Kirli meyve-sebze kasaları buzluk içerisine alınmıyor.				
22. Kuru gıda depolarında havalandırma sağlanıyor mu? Aşırı sıcaklık yükselmeleri engellenmiş mi?				
23. Depolarda kullanılan raflar, alet, ekipman ve malzemeler temiz, sağlam ve amacına uygun mu? Gıdaların ambalaj ve etiketleri uygun mu?				
24. Zemin, duvar ve tavanlar uygun nitelikte mi? (Zemin pürüzsüz, duvarlar düzgün, kolay temizlenebilir nitelikte, sıvası dökülmemiş, tavan ve çatılar sızmayı önlemeli, sıcaklık değişimlerinden etkilenmeyi önleyecek şekilde yalıtımlı olmalı.)				
25. Ürünler zemine ve duvara temas etmeyecek şekilde belirli bir yükseklikte (en az 15 cm) ve rutubet geçirmeyen uygun malzeme üzerinde depolanmış mı? (Ahşap palet olmayacak)				
26. Gıdalar kendi özelliklerini bozmayacak şekilde uygun saklama kaplarında muhafaza ediliyor mu? Depo içinde karton koli bulundurulmuyor.				
27. Gıdaların bulunduğu sandık, çuval, torba, şişe, kutu, teneke vb. kaplarda yırtılma, sökülme, kırılma, sızıntı, ezilme ve şekil bozukluğu yoktur.				
25. Temizlik malzemeleri gıda maddelerinden ayrı bir şekilde depolanıyor mu?				
26. Gıdaların hazırlandığı alan, temiz ve sanitize edilmiş mi?				
27. Et, tavuk ve deniz ürünleri ile sebze ürünleri arasında çapraz kontaminasyonu engelleyecek tedbirler alınmış mı? ☐ Ayrı alanlarda ve/veya farklı zamanlarda hazırlanıyor. ☐ Ürün çeşidine göre farklı renklerde doğrama tahtası, bıçak kullanılıyor. ☐ Ekipmanlar farklı ürünlerde kullanılacağına yıkanıp dezenfekte ediliyor.				
28. Hazırlanmış olan yarı mamüller doğru koşullarda muhafaza ediliyor mu?				

29. Artmış olan ve yeniden kullanılacak olan gıdalar doğru koşullarda muhafaza ediliyor mu? (5°C)				
30. Gıda hazırlamada kullanılan alet ve ekipmanların temizlik ve sanitizasyonu için belirlenmiş bir yöntem var mı? Uygulanıyor mu?				
31. Gıda maddelerinin yıkanmasında, buz yapımında ve proseste kullanılan su, içme suyu kalitesinde mi? (Analiz raporu görülmelidir)				
32. Sebze ve meyve ürünleri kullanımdan önce akan su ile yıkanıyor mu? Sebze-meyve dezenfeksiyonu ile ilgili bir prosedür var mı?				
33. Tesisin temiz ve kirli bölümleri arasında iş akışını engellemeyecek yapıda uygun ayırma yapılmış mı ve bu geçiş yerinde uygun bir dezenfeksiyon sistemi var mı?				
34. Kablo ve boruların kir birikmesi, yoğunlaşma ve sızdırma gibi muhtemel bulaşma risklerine sebep olmayacak şekilde ekipmanların, ürün girişlerinin ve son ürünlerin üzerinden geçmesi engellenmiş mi?				
35. Sıcak olarak bekletilen gıdalar, 65° C veya üzerinde mi tutuluyor? Eğer tutulamıyorsa, 2 saat içerisinde tüketilmeyen kısmı imha ediliyor mu?				
36. Soğuk olarak bekletilen gıdalar 5° C veya altında mı tutuluyor? Eğer tutulamıyorsa, 2 saat içerisinde tüketilmeyen kısmı imha ediliyor mu?				
37. Sıcak ve soğuk olarak bekletilen gıdalar, bu işe uygun kapların içinde mi muhafaza ediliyor? Gıdalar bekletilirken, dış ortamdan kaynaklanacak kontaminasyonlardan korunmak amacıyla kapalı olarak muhafaza ediliyor mu?				
38. Sıcak ve soğuk olarak bekletilen gıdaların üzerine imha zamanları etiketleniyor mu?				
39. Servis görevlileri düzgün giyinmiş mi? Saçlar düzgün bir şekilde toplamış mı (erkekler için temiz tras)?				
40. Servis aletleri gıda dışında tutuluyor ise; temiz, sanitize edilmiş ve gıda ile temas etmeye uygun bir yüzey üzerinde mi tutuluyor?				

41. Yemeğe hazır gıdalarla çıplak el teması sırasında, personel gerekli kişisel hijyen koşullarına uyuyor mu?				
42. Mutfak ve servis görevlileri, servis sırasında gıda ile temas eden yüzeylere dokunmadan servis yapmaya özen gösteriyor mu?				
43. Mutfak ve servis görevlileri buz makinesinden buz alırken, buz maşası veya buz küreği kullanılıyor mu? (Asla çıplak el veya cam bardak ile buz alınmamalıdır) Buz maşası veya buz küreği, buz makinesinin dışında kendi bölmesinde mi muhafaza ediliyor? Buz makinesinin temizlik ve sanitasyonu düzenli olarak yapılıyor mu?				
44. Çapraz kontaminasyonu önlemek için, çalışanlar arasında düzenli bir iş bölümü yapıldı mı? Servis görevlisi, servis dışında farklı işlerden de sorumlu ise (ör. masa silme gibi), servis yapmadan önce mutlaka ellerini gerektiği gibi yıkıyor mu?				
45. Masalardan dönen sos, turşu, meze, meyve, sebze gibi artık gıdalar ve yenilmemiş ekmekler yeniden servis edilmeyip imha ediliyor mu?				
46. Gıdalar için istenilen veya gereken sıcaklıkları sağlayabilecek ekipmanlar var mı? (Pizza fırını, soğutucular, fırın, benmari) ☐ Sıcak muhafaza gerektiren gıdalar için 65°C ve üzeri, ☐ Soğuk muhafaza gerektiren gıdalar için 5°C ve altı. Ekipmanlar, çöpten veya aşırı derece sığağa maruz kalabileceği ortamlardan uzakta, temiz ve iyi aydınlatılmış uygun bir konumda mı?				
47. Ekipmanlar düzenli olarak temizleniyor mu? Gıda ile temas eden yüzeyler gıda hijyen kurallarına uygun olarak sanitize ediliyor mu?				
48. İşletme içerisinde yeterli sayıda ve özellikte evye mevcut mu? Evyelerde sıcak su bağlantısı var mı? ☐ el yıkama evyesi (girişte ve işletme içerisinde), ☐ bulaşık yıkama evyesi, ☐ sebze-meyve yıkama evyesi				

49. Bulaşık makinesi mevcut mu? Kullanımda mı?				
50. Buzluk/soğutucu/benmari sıcaklık göstergeleri kontrol/kalibre ediliyor mu?				
51. Alet/ekipman temizliği ve gerektiğinde dezenfeksiyonu için yeterli ve uygun nitelikte temizlik ve dezenfeksiyon malzemesi var mı?				
52. Tezgahlar kolay temizlenebilir, emici olmayan, korozyona dirençli malzemeden yapılmış mı?				
53. Mop, temizlik için kullanılan bezler ve benzeri temizlik malzemeleri belirli aralıklarla dezenfekte ediliyor mu?				
54. Mutfakta yeterli havalandırma var mı? Havalandırma ızgaraları sökülüp temizlenebiliyor mu?				
55. Derin kızartıcıların (fritöz) filtre sistemleri var mı? Eğer yoksa, kullanılan yağ düzenli olarak filtre ediliyor mu?				
56. Açık büfeler gerekli sıcaklık derecelerini sağlıyor mu? Sergilenen gıdaların müşterilerden kaynaklanan kontaminasyonlarını önleyecek şekilde dizayn edildi mi?				
57. Büfede sergilenen gıdalar için etiketler oluşturuldu mu?				
58. Açık büfede müşterilerin kullanımı için uygun çatal, bıçak, kaşık ve tabak var mı? Temizliği uygun mu?				
59. Gıda ve içeceklerin soğutulması için kullanılan buzun gıda hazırlanmasında kullanılmamasına dikkat ediliyor mu?				
60. Catering ve paket servislerinde taşıma araç ve gereçlerinde kullanılan alet, ekipman temiz, sağlam ve kolay temizlenebilir özellikte mi? Taşıma sırasında, sıcak ve soğuk gıdalar için gerekli olan sıcaklıkları devam ettirebilecek özellikte, insule edilmiş kaplar mı kullanılıyor?				

61. Catering servislerinde taşınan gıda ürünleri uygun şekilde etiketlenip, gerekli bilgiler bu etiketlerde yer alıyor mu? ☐ Son kullanım tarihi veya zamanı ☐ Tekrar ısıtma ☐ Servis koşulları vb.				
62. Gıdalar standartlara uygun sıcaklıklarda tutulup taşınıyor mu? Taşıma sırasında çiğ gıda ile tüketime hazır ürünler ayrı olarak muhafaza ediliyor mu?				
63. Mutfak aydınlatması yeterli düzeyde mi? Ampüller kırılmadan kaynaklanacak cam bulaşmalarına karşı korunaklı mı?				
64. Mutfakta ve servis alanında yeterli ve uygun çöp kutusu var mı? (ağız kapalı ve el ile temas edilmeden açılan)				
65. İç mekanlardaki çöpün atılma ve çöp kovalarının temizlenmesi ile ilgili prosedür var mı? Uygulanıyor mu?				
66. Gıda akışı uygun mu? (gıdanın işleme süresini kısaltıp çapraz kontaminasyonu önleyecek şekilde dizayn edilmiş)				
67. Yangın ile ilgili gerekli standartlar yerine getirildi mi? Yangın söndürücüler var mı? Gerekli bakım düzenli olarak yapılıyor mu?				
68. Elektrik kesintisine karşı gerekli önlemler alınmış mı?(jeneratör)				
69. Yönetici, çalışanların sağlık durumunu takip ediyor ve gerekli durumlarda müdahale ediyor mu? Risk oluşturacak hastalıkları bildirme konusunda personeli bilgilendiriyor mu?				
70. İşyerinde HACCP sistemi uygulanıyor mu?				
71. Bir kriz durumunda acil olarak iletişim kurulacak kişilerin listesi hazırlanmış mı? (Kriz masası üveleri, polis, itfaie vs.)				
72. Entegre Haşere Mücadelesi Yetkili şahıslar tarafından yapılıyor mu? Dökümanlar mevcut mu? ☐ Güvenlik veri listeleri (MSDS) olmalı ☐ Dünya Sağlık Örgütü (WHO) tarafından onaylı olmalı ☐ Pest kontrol operatörlerinin yetkinliği ispatlanmış olmalı				

73. İşletme alanlarında zararlı canlı girişi ve kontrolü için önlemler alınmış mı ? ☐ Dışa açılan kapılarda hava perdesi olmalı ☐ İç alanlarda UV ışınli yapışkanlı sinek tuzakları olmalı				
74. Depo ve işletme alanlarında zemin ve duvar uygun mu? ☐ Kapı altı açıklıklar, binaya giren boruların duvar ile bağlantılı olduğu yerlerdeki boşluklar, tekne altlarındaki boru bağlantıları 0,6 cm den az olmalı ☐ Kapı mevcut ise kullanım dışında tüm kapılar kapalı olmalı ☐ Dışa açılan tüm Pencere ve tüm kapılarda sinek teli olmalı, temizliği düzenli yapılmalı ☐ Fayanslarda çatlak olmamalı ☐ Zemin kolay temizlenebilir olmalı				
75. Depo alanlarının temizliği uygun mu? ☐ Temiz olmalı ☐ Düzenli temizliği yapılması için planlama olmalı				
76. İşletme Alanlarında, yıkama evyeleri boru etrafında delik ve çatlaklar yok.				
77. Çöp Alanlarında ☐ Yeterli sayıda çöp konteyneri olmalı ☐ Çöp konteynerleri temizlenebilir olmalı, düzenli temizliği ile ilgili planlama yapılmalı ☐ Çöpler sürekli kapalı tutulmalı ☐ Çöplerin düzenli tahliyesi sağlanmalı ☐ Çöp konteyneri dışına çöp atılmamalı ☐ Durgun su birikintisi olmamalı				
78. Dış alanda; ☐ Su birikintisi olmamalı ☐ Temizlik düzenli yapılmalı				

☐ Rogarlar boşluk olmayacak şekilde tam kapanabilir kapaklı olmalı				
79. Su depoları uygun malzemeden yapılmış mı? Temizliği düzenli yapılıyor mu? Sağlam mı? Delik, çatlak, çürümüş, paslanmış olmayacak. Kapağı kapalı olacak.				
80. Üretim alanında gıda maddeleri ve insanlarla temas edebilecek hayvan bulundurulmamalı.				
81. Müşterilere verilen menü kartları, menü kitapçıkları ve servis altlıkları temiz mi, üzerlerinde gıda artıkları bulunmuyor ve yırtılmamış mı? Fiyatlar yazılı mı?				
82. Müşterilerin kullandığı tuvaletler temiz mi ve sıvı sabun bulunuyor mu?				
83. Engelli girişi mevcut mu? Kapı genişliği yeterli ve dizaynı uygun mu?				
84. Engelli tuvaleti var mı? Kapı tasarımı uygun mu? Restoran yerleşimi engellilerin rahat hareket edebileceği ve uygun hizmet alacağı şekilde mi?				
85. Çocuk sandalyeleri ve bebek bakım odası var mı? Çocuk oyun alanı var mı?				
86. Müşteriler ve çalışanlar için gerekli olan işaretler var mı? (yangın çıkışı vb.)				
87. Tesis yeri ve tesisi çevreleyen kaldırımlar (kendisinden veya harici faaliyetlerden kaynaklanan) çöplerden ve atıklardan uzak ve temiz tutuluyor mu? Katı atıkların tümü kapalı konteynerlerde muhafaza ediliyor mu?				
88. Katı atıklar geri dönüşüm / yeniden kullanım için ayrı olarak toplanıyor mu? (yemek atıkları, karton, cam, plastik ve alüminyum kutular). Geri dönüştürülecek atıklar, lisanslı geri dönüşüm tesisine gönderiliyor mu?				

89. Pis su kanalizasyonuna yapılan tüm boşaltımlar (evsel atık su veya dengi dışında), belediye veya diğer hizmet sağlayıcısı tarafından belirlenen koşullara uygun mu? Atık yağlar ayrı toplanıyor mu?				
90. Tesis kanalizasyon sistemine bağlı mı? Bağlantı belediyenin belirlediği kurallar çerçevesinde mi yapılıyor?				
91. PiÇirme buharı ve diğer önemli noktasal emisyonlar çatı seviyesinden en az 1 m yükseklikte mi?				
92. Kızartma buharları (Cips, hamburger, vb.) sıvı ve katı yağların ayrıştırılması için filtre sisteminden geçiriliyor mu?				
93. Çevreye rahatsızlık verebilecek ses emisyonlarını önlemek veya en aza indirmek için gerekli önlemler alınıyor mu? (Jeneratör uygun yere yerleştirildi mi? Akustik kaplama veya bariyerler kullanılıyor mu?).				
94. Müzik olan işletmelerde Çevre Koruma Dairesinden müzik izni var mı? (Ceza aldı mı?)				
95. Enerji tasarruflu cihazlar kullanılıyor mu? Salon alanında düşük enerji tüketimine sahip aydınlatma kullanılıyor mu?				
96. Su israfını en aza indirmek için bütün makul önlemler alınıyor mu? (Ör: Su tasarruflu musluk bağı, klozet, pisuvar)				
97. Çalışanların çalışma ve dinlenme saatleri dengeli ve sağlıklı bir şekilde organize edilemekte midir?				
98. İş yerinde ilk yardım dolabı var mı? Çalışanların ilk yardım bilgisi var mı?				
99. İş yerinde yeterli temiz hava sirkülasyonu gerçekleşiyor mu? Çalışanlara gürültü açısından huzurlu bir ortam yaratılmış mıdır?				
100. İş yerinin yeterli otoparkı var mıdır? İş yerinin güvenli giriş ve çıkışı var mıdır? Engelli park yeri ayrılmış mı?				
TOPLAM PUAN				

GENEL DEĞERLENDİRME			Yorumlar	
GÖZLEMLER VE YORUMLAR: MAJOR İHLALLER, MÜKEMMEL PERFORMANS VB.				
EĞİTİMDEN SONRA ALINAN BİLGİLER DİĞER ÇALISANLARLA PAYLAŞILDI MI VE UYGULAMAYA KONULDU MU ?				