

# 4

## TRAFİK VE YOL GÜVENLİĞİ ULUSAL KONGRESİ / SERGİSİ

Gazi Üniversitesi  
Mühendislik Fakültesi  
Kongre Merkezi

Düzenleyen  
Kuruluşlar



[www.trodsa.org](http://www.trodsa.org)

23-25 MAYIS 2007 ANKARA



 **TRODSA**  
TRAFİK VE YOL GÜVENLİĞİ - TRAFFIC AND ROAD SAFETY

**bildiriler**kitabı



## Bilimsel Program Komitesi

Süleyman PAMPAL, Gazi Üniversitesi  
Darcın AKIN, Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü  
Nihal ARAS, Karayolları Genel Müdürlüğü  
Ebru ARIKAN ÖZTÜRK, Gazi Üniversitesi  
Nizamettin ATEŞ, Türkiye Söjörler ve Otomobilçiler Federasyonu  
Talat AYDIN, Ulaştırma Bakanlığı  
Ela BABALIK, Orta Doğu Teknik Üniversitesi  
Ahmet BULUT, Karayolları Genel Müdürlüğü  
Ali COŞKUN, Karayolları Genel Müdürlüğü  
Mustafa Kürşat ÇUBUK, Gazi Üniversitesi  
Rıdvan EGE, Ufuk Üniversitesi  
Mehmet EROĞLU, Gazi Üniversitesi  
Hadi GÖKÇEN, Gazi Üniversitesi  
Mustafa GÜLCÜ, Emniyet Genel Müdürlüğü  
İbrahim GÜREER, Gazi Üniversitesi  
Hamit HANCI, Ankara Üniversitesi  
Seda HATİPOĞLU, Gazi Üniversitesi  
Ayhan İNAL, Orta Doğu Teknik Üniversitesi  
Vespi İŞLER, Orta Doğu Teknik Üniversitesi  
Hülagü KAPLAN, Gazi Üniversitesi  
Ender KAPLAN, Ankara Büyükşehir Belediyesi  
Yılmaz KILAVUZ, Ulaştırma Bakanlığı  
Timo J. LAJUNEN, Orta Doğu Teknik Üniversitesi  
Mete ORER, RAYT Mühendislik Ltd. Şti.  
Türker ÖZKAN, Orta Doğu Teknik Üniversitesi  
Nebi SÜMER, Orta Doğu Teknik Üniversitesi  
Rıza ŞAHİN, Emniyet Genel Müdürlüğü  
Ali TÜREL, Orta Doğu Teknik Üniversitesi  
Yeşim YASAK, Türkiye Söjörler ve Otomobilçiler Federasyonu

## İçindekiler



Sayfa

## Planlanma

0023 - Yeni Bir Ulaşım Paradigması Olarak Stratejik Kentsel Ulaşım Planlaması  
POLAT, E., ATMAÇCI, I.

1

0043 - İllerin Ulaştırma Hizmet Düzeyleri  
DARÇIN, M., SOZEN, A.

13

0044 - Ulaştırma Altyapısının Ekonomik Ve Kentsel Gelişime Etkisi  
DARÇIN, M., SOZEN, A., ALKAN, M.

22

0065 - Tarihi Kent Dokularında Mekan Kalitesinin İyileştirilmesinde Ulaşımın Rolü Konya Örneği  
ÖZKAN TER, U.G., ERYIGİT, S.

34

0068 - Meskun Mahallerden Geçen Transit Yollarda Güvenlik Problemleri: Karadeniz Sahil Yolu Örneği  
YAKAR, F., ÇELİK, F.

47

## Kentsel Ulaşım Planlama Politikaları

0014 - Türkiye'de Ulaşım Planlaması Çalışmalarının Tarihsel Süreç İçerisinde Analizi  
ÖZALP, M., OÇALIR, E.V.

57

0054 - Otomobilin Şehre Uydurulması Arakesitinde Otoparkçılık Kültürünün Tesisi ve Şehircilik  
DEMİR, A., ÇAYDAR, A.

71

0058 - Kent İçi Karayolu Kazalarında Risk Faktörünün En Aza İndirilmesinde Kent Planlamasının Rolü ve Yeni Açılımlar  
YAZAR, K.H.

80

0073 - Kentel Ulaşım Planlamalarında Trafik Kazası Tahmin Modelleri (TKTM) - Tehlike Erken Uyarı Modeli Yaklaşımı ile Ankara Yenimahalle Örneği ALKAN, M., DİZDAR, E.	91
0082 - Birleşik Krallık ve Türkiye'de Otopark Politikaları ve Yönetimi KOÇAK, N.A.	97
<b>Kısa Erimli Planlama</b>	
0008 - Şehirçi Trafik Kazalarının İncelenmesi, Düzce Örneği OZCAN, E.	109
0034 - Kentel Trafik Kontrol Merkezi- Kentlerimizde Kurulumu İçin Bir Değerlendirme KAPLAN, H., SAKAKLI, K.	124
<b>İşletme</b>	
0015 - Ankara'da Taş Ocakları, Beton Santralleri Ve Çimento Fabrikaları Arasındaki İlişkinin Kentçi Yık Taşınacılığı Anlamında İrdelenmesi KURNAZ, K., OCALIR, E.Y.	145
<b>Mühendislik ve Altyapı</b>	
0011 - Taşıtlarda Kullanılan Mekatronik Sistemlerin Trafik Ve Yol Güvenliği Açısından İncelenmesi AKÇAY, İ.H., GURBUZ, H., ÇETİN, H.	157
0074 - Yol Birleşim ve Kesişim Noktalarındaki Trafik Kazası Tahmin Modelleri ALKAN, M., DİZDAR, E., DARÇIN, M.	171
0075 - Arter Yollardaki Trafik Kaza Modelleri DİZDAR, E., ALKAN, M., DARÇIN, M.	181
0077 - Trafikte Mühendislik ve Alt Yapı ÖZDİRİM, M.	188
<b>Ulaşım Olanaklarından Etkin Yararlanma</b>	
0055 - İstanbul'da Sürdürülebilir Ulaşım Otopark Ögesi GURBETÇİ, K., DEMİR, A., ÇAYDAR, A.	201
<b>Kar Yığılması</b>	
0004 - Kar ve Buz Mücadelesi İçin Geliştirilen Elektrik İletkenli Asfalt Kaplamalarda Siyah Karbonun İletkenliğe Etkisi AHMEDZADE, P., YILMAZ, M., GEÇKİL, T., YILMAZ, M.	215
0016 - Kış Koşulları Kentçi Trafik Yönetim Sorunsalı Olarak Karla Mücadele - Beş Kentin Karşılaştırmalı İrdelenmesi KAPLAN, H., SEVÇİ, A.	224
0084 - Güvenli Sürüşte Lastik Diş Derinliğinin ve Kış Lastiği Kullanımının Önemi TÜRKKÜŞÜ, N.	243
<b>Çalışma Alanı Tazmini ve Yol Güvenliği</b>	
0048 - Kentel Altyapı Çalışmalarının Kentçi Trafik Etkileri ARIKAN ÖZTÜRK, E.	249
<b>İklim ve Kaza İlişkileri, Yol İklim Koşullarında Gözlem Sistemleri</b>	
0053 - Çevresel Faktörlerin Trafik Güvenliğine Etkilerinin İncelenmesi ÇAYDAR, A., UÇAR, M., KILIÇASLAN, İ.	261



*Özel Gruplara Yönelik Altyapı Uygulamaları (Engelli, çocuk, yaşlı vb.)*

- 0027 - İstanbul Kentiçi Ulaşımında Engellilerin Erişilebilirliği  
EVCİL, A.N. 273

*Yaya Güvenliği ve Altyapı*

- 0037 - Kentiçi Trafikte Engelliler ve Engelsiz Tasarım- Ankara Kent Merkezinden Örneklem  
ULVI, H., KAPLAN, H. 285

- 0076 - İlköğretim Okullarının Çevrelerinde Yaya Güvenliğinin Önemi: Konya Örneği  
TER, Ü., ERYİĞİT, S., TER, Y.Z. 301

*Toplu Taşıım Sistemleri*

- 0062 - Antalya Trafikinin Yabancı Turistler Tarafından Değerlendirilmesi  
PAMPAL, S., AYSAR, N., ÖZCAN, E.C. 311

*Raylı Sistemler*

- 0038 - Yapay Sinir Ağları Modeli Kullanarak Metro Talep Tahmini  
SERT, A.N., KARLIK, B. 325

*Özel Oto*

- 0072 - Medyanın (da) Özel ve Kolektif Bir Arzu Nesnesi: "Otomobiller"  
SEÇKİN, G. 339

*Acil Yardım ve Kurtarma Hizmetleri*

- 0030 - Sivas Bölgesi Ambulans Yerleşim Modelinin Sezgisel Yöntemlerle Optimizasyonu  
BOSTANCIOĞLU, M., KOÇ, M.L. 367

- 0063 - Afet Lojistiğinde Taşıma Kararları  
TAVUKÇUOĞLU, C., ALTINOK, T., ÇAYUŞOĞLU, M. 376

*İnsan Faktörü*

- 0059 - Bilinen ve Bilinmeyen Ortamlarda Farklı Trafik Unsurlarını Saptamadaki Önemi  
BAYRAMOĞLU, M., YARALI, M., LAJUNEN, T. 387

*Etkili Trafik Denetimi ve Denetimin İzlenmesi*

- 0031 - Konumsal Kaza Verileri Analiz Edilerek Etkin Trafik Denetim ve Kaza Bilişimsel Politikalarının Oluşturulması; Ankara Örneği  
KAYGIZ, Ö., ÇINARBAŞ, AKIN, S. 397

- 0040 - Denetimin Pratik Değeri  
KÖKSAL, S. 408

*Sürücü Tutum ve Davranışlarını Değiştirme Programları*

- 0025 - İzmir Yerel Gündem 21 Ulaşım Çalışma Grubunun Trafikte İnsan Faktörüne Yaklaşımı Ve Örnek Bir Çalışma: Belediye Otobüs Şoförleri İçin "İnsan İlişkileri Ve Güvenli Sürücülük Eğitimi"  
KOYUNCU, M., EKİNSAY, SUTCU, S., ERGUN, H.G. 425

## Ulusal Düzeyde Yaklaşımlar

0081 - İzmir Yerel Gündem 21 Ulaşım - Otopark-Trafik Grubu Çalışmaları  
GÜNNAN, H.E., AKDENİZ, R.C., KOYUNCU, M., SALDIR, İ.

439

## Saldırgan Sürücülük

0071 - Saldırgan ve Sıradan İhaller Üzerinde Güney Avrupa ve Kuzey/Batı Avrupa ve Orta Doğu/Arıp Körtez Ülkeleri Arasındaki Farklılıklar  
ÖZKAN, T., BENER, A., LAJUNEN, T.

449

## Trafik Güvenliği Kampanyaları

0041 - Çocuk Sabitleyici Sistemi Kullanımı  
DARÇIN, E.S., DARÇIN, M.

461

## Trafik Güvenliğinde Etkili Sivil ve Yerel Girişim

0010 - Trafikte Saygının Artırılmasında Sivil Girişimler: Bilkent Üniversitesi Örneği  
FENMEN, N.

473

0042 - İlköğretim Okulu Çevrelerinde Yaya Güvenliği  
ÇİÇEK, B.E., ÇANKAL, B., RASANEN, M., ÖZKAN, T., LAJUNEN, T.

482

## Genç / Acenti Sürücü Güvenlik Eğitimi

0067 - Deneyimsiz Sürücüler İçin Tehlike Algısı Eğitimi  
SÜMER, N., UNAL, A.B., BİRDAL, A., ÇINAR, P., ÇEVİKOĞLU, S., İPEKKAN, S.

495

## Eğitim

0039 - Ortaöğretim Öğrencilerinin Trafik Kaynaklı Çevre Problemleri Hakkındaki Bilgi Düzeylerinin Belirlenmesi  
DARÇIN, E.S., DARÇIN, M.

504

0046 - Becerili Davranışların "Information" Teorisi Açısından Analizi Ve Sürücü Performansının Değerlendirilmesi  
ÖZAKPINAR, Y.

511

## Yasalar, Yönetmelikler

0083 - Etkin Denetim Aracı Olarak Türkiye ve Avrupa'da Ceza Puanı Sistemi  
İSLİDAR, S.

523

0013 - Kentiçi Trafik Yeni Normları Ve Teknik Hukukî Yapılanması  
AŞKAN, C.

540

## Yazar Dizini

547



İstanbul'da sokaklar ve kaldırımlar geçmişten gelen özellikleriyle dar ve daha ziyade yaya yürüyüşüne uygundur. Erişilebilirliğin sağlanabilmesi için Büyük Şehir Belediyesi kentsel tasarımda kısa ve uzun vadeli öncelikler belirlemelidir. İlk etapta halkın en yoğun olduğu açık alanlar, kent meydanları, buralara geliş-gidişte kullanılan toplu taşıma araçlarına ait durak-istasyon ve iskelelerin çevresi ele alınarak engelsiz tasarım çalışmaları başlatılmalıdır. Esgüdümlü olarak toplu taşıma araçlarının teknik donanımlarının da artırılması gereklidir. Bu sayede düzgün bir geometri ve erişilebilirlik sağlanabilecektir. Bu tasarımları denetleyen bir bağimsız kuruluş oluşturulması da faydalı olacaktır. Üniversitelerden, sivil toplum örgütlerinden ve meslek odaları temsilcilerinden oluşan bu tip kuruluşlar yurtdışında da hizmet vermektedir.

Yerel yönetim, kent mobilyalarını tek tip yapmak yerine mekana uygun tasarlamaı tercih etmelidir. Çünkü kentin her noktası aynı verilere sahip değildir. Bugün kullanılmakta olan otobüs durakları estetik olmakla birlikte bulundukları mekanla çoğunlukla uyumlu değildir.

Medeniyetin göstergesi olarak tanımlanan kaldırım yükseklilikleri araç parkını önlemek maksatlı değil yaya kullanımını sağlamak amaçlı tasarlanmalıdır. Yeni tasarlanacak kaldırım rampalarının önüne de araç park edilmemesi sağlanmalı, bunun için ceza yaptırımları kullanılmalıdır. Bu çalışmada incelenen araçlar arasında eşgüdüm ve bağlantı düşünülmüştür. Oysa gerçekte kentiçi ulaşım araçları birbiriyle entegre olmadırlar. Buna göre kentiçi ulaşım sistern olarak da incelenmesinde fayda görülmektedir. Kentiçi ulaşımında hakçalık, kamu yararı ve eşitlik prensipleri daima tasarımda ve ulaşım hedeflerinde önde gelmelidir. Kentlilerin en doğal haklarından biri, yerel yönetimlerce sağlanan toplu taşıma araçlarını herhangi bir zorlukla karşılaşmadan kullanmaktır.

#### Kaynaklar

1. Goldsmith, S., 1997, Designing For the Disabled the New Paradigm, Architectural Press, Great Britain, Bath
2. Hine, J. ve Mitchell, F., 2001, Better for Everyone? Travel Experiences and Transport Exclusion, Urban Studies, Vol.38, No.2, 319-332
3. Imrie, R., 2003, Architects Conceptions of the Human Body, Environment and Planning D, Vol:21,1, 47-65
4. Imrie, R., 2001, Barried and Bounded Places and The Spatialities of Disability, Urban Studies, Vol.38, No.2, 231-237
5. Kaplan, H. ve Öztürk, M., 2004, Engelliler, Kamu Mekanı ve Engelsiz Tasarım:Kamusal İç Mekanlarda İndelenmesi İçin Bir Çerçeve, Planlama, sayı.2, 67-74
6. Sürmen, Ş., 2004, Ben Sa-kat-lan-dım, Nilans Yayınları, İstanbul
7. Andaç, G., 1997, Ulaşılabilirlikte Boyutsal Kriterler, Yapı Dünyası, Şubat sayısı, Ankara (aktaran: Polat, E., 2000, Engelsiz Kentler, Özürsüz Kentliler, Dünya Şehircilik Günü 24. Kolloquyum, s.164-169, İzmir)
8. İETT, 2007, www.iett.gov.tr, ziyaret tarihi:06.04.2007

Yaya Güvenliği ve Altyapı

0037

## Kentçi trafikte engelliler ve engelsiz tasarım- Ankara kent merkezinden örnekleme

ULVI, H., KAPLAN, H.

Gazi Üniversitesi Müh. Mim. Fak. Şehir Bölge Planlama Bölümü, Ankara

### Özet

Türkiye’de henüz yeni gelişmekte olan engellilere yönelik tasarım ve uygulama çalışmalarına üniversitelerdeki tasarım disiplinleri eğitim-öğretimi çerçevesinde bir katkı sağlamak, bu tür çalışmalara bir yol açmak amacıyla Ankara kent merkezi İhlamur Sokak Ve Zafer Park’ta engelsiz tasarım çalışması yapılmıştır. Çalışmada öncelikle engelsiz tasarıma ait temel kavramlarla ilgili kuramsal temel oluşturulmuştur. İkinci aşamada, mekansal mevcut durumu sorun-olanak saptaması yapılmış, erişilebilirlik izgarasına yönelik doğrulama listesi uygulanmış, bedensel ve görme engelli bireylerin de katılımı ile, gerçekleştirilmiştir. Sonuçta ise arazi uygulamasının bilgileri değerlendirilerek belli öneriler geliştirilmiştir.

Anahar kelimeler: engelsiz tasarım, erişilebilirlik, kent içi trafik

### Materiyal

Yabancı ve yerli literatür internet üzerinden ve basılı kaynaklardan taranmış, üniversite kütüphanelerinden ve konu ile ilgili kamu kuruluşlarından bilgiler elde edilmiştir.

### Metot

Yerinde gözlem, literatür taraması, engellilerle saha çalışması ile doğrulama listesi kullanılmıştır.

### Sonuç ve Yorumlar

Engelsiz tasarıma yönelik akademik, kurumsal uygulama ve profesyonel çalışmaların hemen hiç olmaması ülkemizdeki engellilerle ilgili düzenlemelerin yapılmasını isteyen yasal çerçeve ile gelişmektedir. Günümlükteki evrensel bakış açısına göre engelliler, toplumun tüm olanaklarından eşit fırsatlara yararlanmasını gereken bireylerdir. Bu amaçla, toplumsal ve fiziksel çevrenin, engelli gruplar da dahil olmak üzere tüm insanların gereksinimlerini karşılayacak biçimde düzenlenmesi çağdaş toplumsal yaşamın bir gereğidir.

\* Araştırma Görevlisi, Gazi Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, e-posta: hulya.ulvi@gauni.edu.tr  
Doçent Dr., Gazi Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, e-posta: hulkaplan@gmail.com



Engellilere kente bağımsız ve istenen düzeyde bir yaşam sağlanabilmesi, ilgili tüm birey, kurum ve kuruluşların konuya sahip çıkması ile mümkündür. Bu kapsamda merkezi ve yerel yönetimler, meslek odaları, araştırma ve eğitim kurumları, sivil toplum örgütleri ile medya kendilerine düşen görevi, bireylerinin uzmanlık alanlarına müdahale etmeden yerine getirmelidir.

## **Disabled and barrier free design in urban trafik - a case study from Ankara city center**

### **Abstract**

The study's general aim, was put forward as to contribute to Country's still inadequate barrier-free design and implementation efforts, by conducting a case study as a part of a University course. A concise knowledge about barrier-free design's theoretical background with it's primary concepts, provides the first part of this article. In the second stage, spatial analyses, including problems-and-possibilities check, and troubleshooting and other implementation checklists for the provision of an accessibility network, are conducted. The last part of the article consist of the conclusions related to the field study, and some recommendations about the implementation of barrier-free design in our city centres.

**Keywords:** Barrier-free design, accessibility, intra urban trafik

### **Giriş ve Temel Kavramlar**

**Engelsiz tasarım**, kent mekanlarının, tüm kullanıcılar için yatayda ve dikeyde, sabit ve taşınabilir, her türlü engelden arındırılmış bir dolaşım ve kullanım amacı ile erişilebilir ve okunaklı düzenlenmesine yöneliktir.

**Engel:** kentsel mekanda engeller tüm bireyleri değişik ölçülerde bu engeli aşma güçlüğü karşısında bırakan ve özellikle engellilerin mekanı kullanmalarını ve kentsel ortamda toplumsal yaşama katılmalarını engelleyen veya kısıtlayan mekanal öğelerdir.

**Engellilik;** tanım olarak, fiziksel,zihinsel ve diğer sağlıklı gelişme ve yaşam sürdürme güçlüklerinin varolduğu bir durumu içerir. Buna göre bir bireyin engelli olması engelliğin görünürlüğü ile sınırlı değildir. Engelsiz mekan düzenlenmesinin temelinde antropometrik ve ergonomik anlamda bir genel kurallar bütünü yer almaktadır. Bu kurallar aşağıdaki gibi belirlenebilir:

\* Research Assistant, Gazi University, Faculty of Engineering and Architecture, Dept. Of City and Regional Planning, e-mail: huyruviyigaz@gmail.com  
\*\* Assoc. Professor, Gazi University, Faculty of Engineering and Architecture, Dept. Of City and Regional Planning, e-mail: hilsenlaniz@gmail.com  
† Bu konuda bakanız: H. Kaplan, 1998

### **i. engelsiz ve yeterli hareket alanı**

#### **ii. engelsiz ve gerekli döşeme yüzeyi**

#### **iii. engelsiz ve yeterli genişlik**

#### **iv. engelsiz ve yeterli yükseklik**

#### **v. gerekli yönlendirme uyarı işaretlemeleri**

#### **vi. yeterli ve gerekli mekansal kullanma donatıları**

Bu genel kurallardan yola çıkmak engelsiz tasarım (barrier-free design) ilkeleri ortaya konulabilir ve kentsel mekanlar için engelsiz tasarım kılavuzu hazırlanabilir.

Engelsiz tasarım, erişilebilirlik ile doğrudan ilgili olarak ve kentsel tasarımın da özellikle geçişgenlik ve okunaklılık ile ilgili ilkelerini doğrudan ilgilendirmektedir. yukarıda sayılan üç ortamdaki "kentsel mekanlar" örneğinde her kademe yol, meydan, kavşak, otopark, ulaşım taşıt türleri ve bunların donatıları, çocuk bahçesinden-bölge parkına, park nitelikli açık ve yeşil alanlar, hem kendi içlerinde içsel erişilebilirliği sağlamak, hem de birbirleri arasında geçişgenlik ve okunaklılık sürekliliğini sağlamak üzere tasarlanmalıdır. Aynı biçimde, bina yakın çevresi ve bina girişleri de bu "sürekliliğin" bir parçası, kentsel mekanların bileşeni olarak ele alınmalıdır.

Bu anlamda, kentsel mekanlarda engelsiz tasarım kapsamında erişime ve okunaklılığın dört bileşeninin bulunduğu söylenebilir. Bunlar:

i. Kentsel mekanlarda, dışsal erişime kesimlerinden itibaren, söz konusu mekanda içsel erişilebilirliği dolaşım ve kullanım girişlerine erişime kapsamında sağlayacak biçimde "engelsiz iz" ağının oluşturulması.

ii. Engelsiz iz ağında, kullanım giriş ve çıkışlarında, iz kesişme noktalarında, yön değiştirmelerde sıkışıklığa neden olmayanacak biçimde **manevra alanı düzenlemeleri**.

iii. Döşemelerin kaygan olmaması, engelsiz iz'in yürütme engellileri zorlamayacak ancak görme engellilerin duyunmasına yardımcı olacak biçimde dokulu malzeme ile kaplanması, aydınlatma yeterliliği, işaretlemeler, denetleme gibi **okunaklılık ve güvenlilik düzenlemeleri**.

iv. Giriş, oturma, bekleme, sanitasyon gereksinimi gibi mekan kullanım donatılarının (kapılar, oturma, bekleme birimleri, tuvaletler vb..) **kullanışlı, erişilebilir bir işlevsellik sahibi olması**dır.

Bu mekanların engelsiz tasarım ile düzenlenerek, herkes tarafından erişilebilir, okunur ve kullanılabilir kılınması kentsel mekanların kullanımında sosyal adaletin gerçekleştirilmesine de uygun ortamı oluşturmaktadır. Engelsiz tasarım (barrier-free design) Batı'da insan hakları ve engelli hakları çerçevesinde geliştirilmiş bir tasarım anlayışıdır. Bu tasarım anlayışı temelinde, özellikle engellilerin mekana erişimlerini, dolayısı ile özgürce davranmalarını kısıtlayan fiziksel engellerin kaldırılması veya yeniden engel olmayacak biçimde düzenlenmesi, olarak, geçitli yasalarda ve ilgili yönetmeliklerinde, ele alınmış, yaptırımlara dönüştürülmüştür. Kanada'da Toronto yerel yönetiminin engelsiz tasarımın tüm insanlar için geçerli duruma getirilmesi çalışmalarından da esinlenerek, "evrensel tasarım" adı altında belli ilkeler geliştirilmiştir. Evrensel tasarım merkezince belirlenen 7 ilke şunlardır:



1. İlke: kullanımda eşdeğerlik
2. İlke: kullanımda esneklik
3. İlke: basitlik ve sezilebilirlik
4. İlke: algılanabilir bilgilendirme
5. İlke: hatanın tolere edilmesi
6. İlke: fiziksel gücün az kullanımı
7. İlke: yaklaşım ve kullanım ölçü ve mekanı\*\*

<sup>1</sup> Kuzey Karolina Devlet Üniversitesi Tasarım Koleji (college of design) 'nde bulunan evrensel tasarım merkezi (the center of universal design) 'nın de bu konuda bir ulusal araştırma, bilgilendirme ve teknik yardım merkezidir. [www.design.ncsu.edu/cud/index.htm](http://www.design.ncsu.edu/cud/index.htm)

**Evrensel tasarım** (universal design) **toplanı tasarım** (inclusive design) ve **herkes için tasarım** (design for all) ile ilişkili olup, ürün hizmet ve çevrenin yaş, yeti ve durumuna gönderme yapmaksızın olabildiğince fazla insan tarafından kullanılabilir tasarlanması yaklaşımıdır.

### 1. Ankara Kent Merkezinde Engelsiz Tasarım Çalışması

Bu çalışmada birinci aşamada, Ankara kent merkezi Kızılay çekirğinde yer alan bir sokak (İhlamur Sokak) ve bir park (Zafer Parkı) mevcut durumu kuramsal standartlar ve tasarım kılavuzları veri tabanına göre, açılan, yukarıda sözü edilen ders kapsamında incelenmiştir. Bunu izleyen aşamada, Birleşmiş Milletler'in Engelsiz Çevre Tasarım El Kitabı (United Nations, 2003) TS 12576 ile birlikte kullanılarak, saha dolayimleri yapılmış ve son aşamada engelsiz tasarım çerçevesinde tasarım önerileri geliştirilmiştir.

Saha Çalışması sözü edilen kentsel mekanlarda gerçekleştirilerek, harita üzerine işaretleme, fotoğraflama, teknik gözlem, sözlü görüşmeler ve deneklerle birlikte sorun ve olanakların saptanmasını kapsamaktadır. Veri toplama ve değerlendirme ile tasarım aşamasında TS 12576, TS 9111 yanında, öncelikle Birleşmiş Milletler, 2003'e başvurulmuş, ayrıca ADA-Accessibility Guidelines, 2002, City of Toronto, 2004'ten yararlanılmıştır. Veri toplama, değerlendirme ve sınıflandırmada Birleşmiş Milletler'in 2003 yayını : Accessibility for the Disabled- A Design Manual for a Barrier Free Environment'ta yer alan kentsel tasarım önlemleri sınıflandırması temel alınmıştır. Bu kentsel tasarım önlemleri sınıflandırma aşağıdaki gibidir:

- |                        |                    |
|------------------------|--------------------|
| i. engellemeler        | ii. işaretlemeler  |
| iii. sokak mobilyaları | iv. güzergahlar    |
| v. kenar rampaları     | vi. yaya geçitleri |
| vii. parketme          |                    |

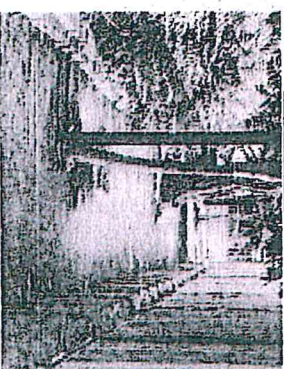
Tablo 1: Alan Kullanım Türü

Alan Kullanım Türü	Bina Adedi	Özel Otoparkı	Açıklama
Kamusal (devlet hizmet binaları)	3	yok	Özürtiler İdaresi, Danışay, Orduvi
Kamusal (diğer kamusal binalar)	3	yok	Ankara barosu eğitim merkezi, Ziraat Bankası, noter
Özel	8	var	3 konut+ticari apt., 2 pasaj, 3 iş mtk.
Otopark (özel)	-	var	Koç Holding
Yeşil alan (kamusal)	-	-	Zafer Parkı

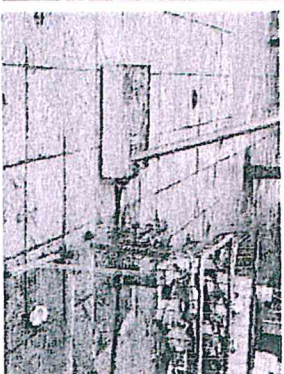
Alanda çok yoğun bir ticari ve sosyal doku göze çarpmaktadır. Bu saptamalar her iki engelli grupları çalışmaya katılan deneklerle birlikte saha gezilerek yapılmıştır. Saptamalarda sınıflama Birleşmiş Milletlerin erişilebilirlik ve engellilerle ilgili sınıflamasıdır.

### 1.1 Göme engellilerin ve bedensel engellilerin çalışma alanındaki sorunlarının saptanması

#### 1.1.1. Engellemeler



Resim: 1.2



Resim: 1.3

İhlamur sokakının yaya kaldırımları üzerinde her iki tarafta olmak üzere esnafın kendi reklam tabelaları, bittki tatharlar (bkz resim 1.2), direkler, sokak lambaları, babalar (bkz resim 2.2), zincirler, giysi satışı arabaları gömme engelliler için sorun olmaktadır. Danışay ile Zafer park arasındaki dar geçiş alanında (220cm) tam yol ortasındaki elektrik direği ve ağaçlar tarafından da engellenmektedir.





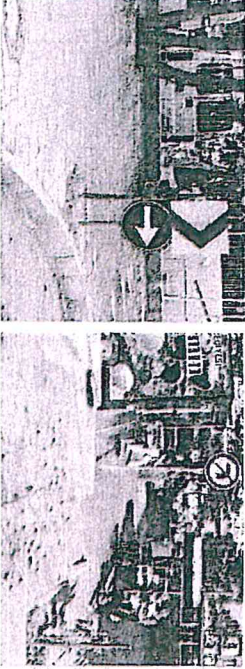
Resim:1.4

Resim:1.5

Resim:1.6

Tekerlekli sandalyeli arkadaşlarımıza babalar, mantarlar, giysi arabaları merdiven basamakları vb engeller İhlamur sokak ve zafer parkta oldukça fazladır.

#### 1.1.2. İsarcelenmeler

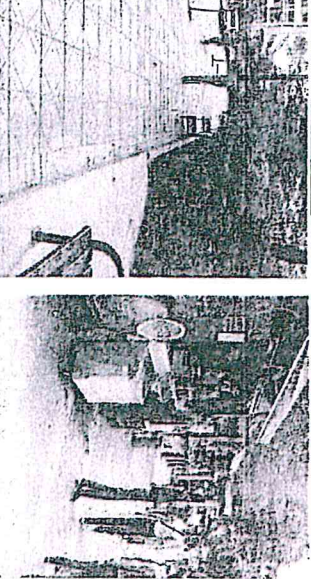


Resim:1.7

Resim:1.8

İhlamur sokağın tam orta noktası olan dönüş yerinde işaret levhalarının yüksekliği standartlara ve gerekli güvenli yüksekliğe sahip bulunmamaktadır. Bedensel engellilere yönelik İhlamur Sokak ve Zafer Parkta özel bir işaretleme ve uyarıcı levhalar bulunmamaktadır. Bunlarda uluslar arası erişilebilirlik sembolleriyse tamamlanmamıştır. Harita ve bilgilendirme panoları da bulunmamaktadır. İşaretlemelelerde renk, netlik ve detaya yönelik bir veri bulunmamaktadır (bkz.resim7-8).

#### 1.1.3. Sokak mobilyaları

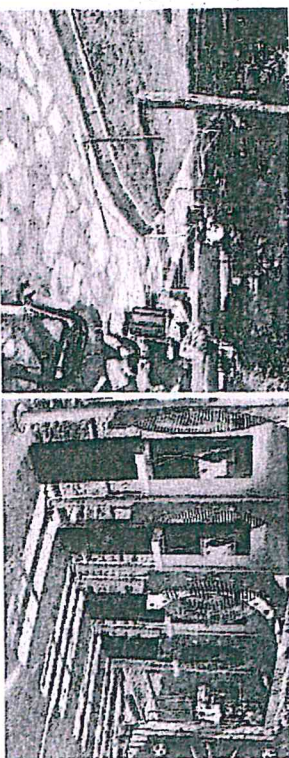


Resim:1.9

Resim:1.10

Sokakta çöp kutusu, posta kutusu ve bank harici diğer sokak mobilyaları bulunmamakta, sokak sonundaki otobüs duraklarında zaten engellilere yönelik bir düzenleme bulunmamaktadır.İhlamur sokağın sonunda yaya kaldırımının sağında toplam 3 adet oturma bankı bulunmaktadır. Bunların ikisi aynı diğeri farklı ölçülerdedir.Tek bankın ölçüleri; Genişlik:40cm, Uzunluk :150cm, Kol yüksekliği:50cm, Çift bankın ölçüleri; Genişlik:42cm, Uzunluk :130cm,(yaslanma150), Kol yüksekliği:45cm olarak belirlenmiştir.

Sokağın sonunda bulunan halk telefonlarında görme engellilere yönelik herhangi bir özel kabartmalar bulunmamaktadır.Ayrıca bir mektup kutusu ve su kaynağı da(çeşme, ayaklı fiskeye) bulunmamaktadır.

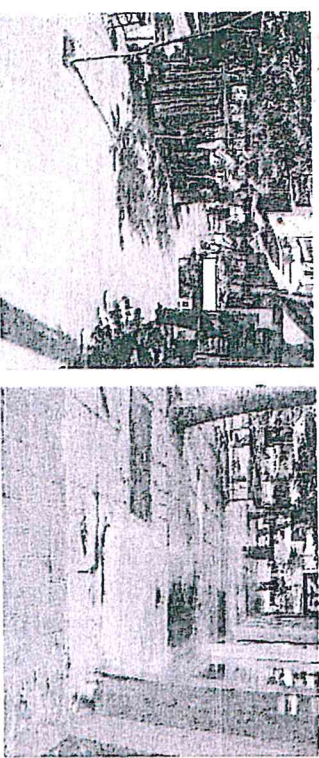


Resim:1.11

Resim:1.12

İhlamur Sokak ve Zafer Parktaki bedensel engellilere yönelik genel eksiklik güzergahındaki bankların yaya ve tekerlekli sandalye sürücüsünün sürüş sürekliliğini bozabilecek konunda bulunmalarıdır.

#### 1.1.4. İzler -güzergahlar



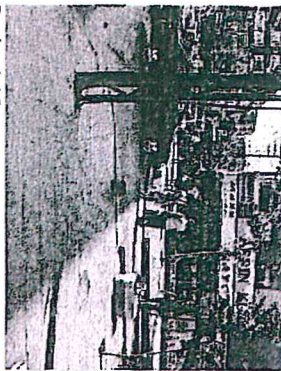
Resim:1.13

Resim:1.14

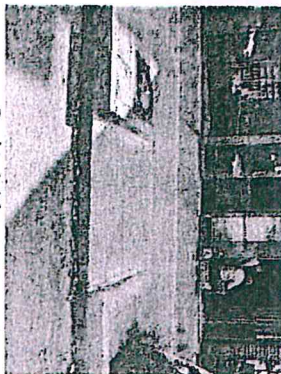


Sokağın başından sonuna kadar görme engelliler için iki kişilik 150 cm uzunluğundaki standart genişlikteki özel güzergah bulunmamaktadır. Sürekli olduğu olan, kaldırım boyunca tanımlı, farklı bir yüzeyde görme engelliler için bir iz alanı olmadığı için alanlar kontrolsüzdür. Kırımlı yer döşemeli, aniden alçalma ve yükselmeler, rampanın yanında uzanan ölçüleri zorlayan rampa benzeri yol yükseltileri panolar, ağaçların altındaki toprak yüzeyler engel teşkil etmektedir(Bkz.resim13-14).

#### 1.1.5. Kaldırım kenar taşı rampaları



Resim:1.15



Resim:1.16

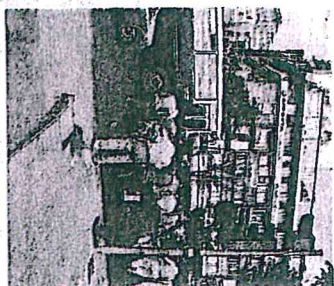
İhlamur sokağın İzmir caddesi ile kesiştiği başlangıç noktasında yaya kaldırımının yüksekliği her iki tarafta da düşürülmüştür ancak sokak esnafının park etme tartışmaları yüzünden sokak ortasına mantarlar dikildiği tespit edilmiştir. Sokakta giriş ve çıkışında 4 adet sokak içinde 7 adet kenar taşı rampası tespiti yapılmıştır(bkz.resim15). Görme engelli vatandaşlarımızca rampaların yürütiliş güzergahına yunusak bir şekilde uyum sağlanması önem kazanmaktadır. Bu rampalardan sokak içindeki iki tanesinin ölçülerinin verilmesi yerinde olacaktır. Örnek1:rampa yeri: Arif bey apartmanı önü,no8;

Kaldırım yüksekliği:32cm, Rampa ön yüksekliği(?):13cm, Rampa genişliği:170cm Örnek2 :Tuğaç pasaj önü(bkz.resim15)

Kaldırım yüksekliği:27cm, Rampa ön yüksekliği(?):13cm, Rampa genişliği:155cm Bu rampalarda algılama, renk ayırımı vb. özellikler bulunmamaktadır.

#### 1.1.6. Yaya geçidi-geciler

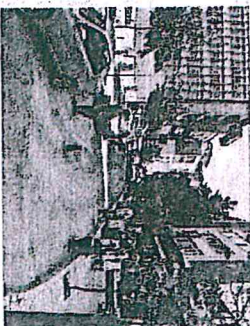
Yaya geçitlerindeki sinyalizasyon sisteminin yeterliliği de görme engelli grupların yaşadığı en önemli sorunlardan bir tanesidir.İhlamur sokağın Atatürk bulvarı ile birleştiği noktada sinyalizasyon bulunmaktadır ancak görme ve işitme engelliler için dokunmatik ve sesi uyarı sistemi bulunmamaktadır.



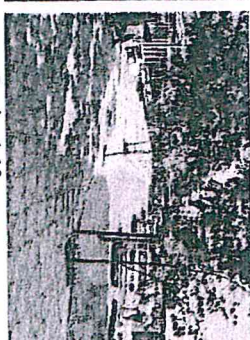
Resim:1.17

#### 1.1.7. Parketme

Görme engellilerimizin zaten mevcut mevzuatımıza göre taşıt kullananları imkanı ve fiilen engellilere yönelik park etme alanı bulunmamaktadır. Görme engellilerimize yönelik herhangi bir uyarı da göze çarpmamaktadır. Bedensel engellilerimize yönelik hiçbir fiziki düzenleme gerçekleştirilmemiştir(bkz.resim 18-19).

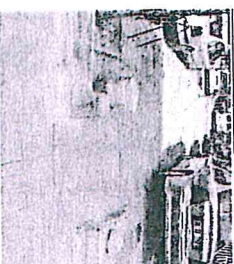


Resim:1.18

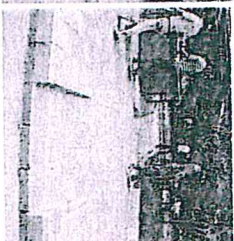


Resim:1.19

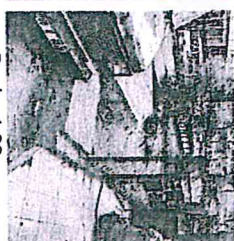
#### 1.1.8. Rampalar



Resim:1.20



Resim:1.21



Resim:1.22

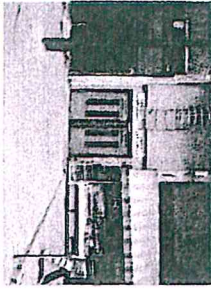
Çalışma alanında her iki tarafı korumak olan ve 45 cm ye kadar yükselen hiçbir rampa bulunmamaktadır. Park girişindeki rampada tekerlekli sandalyeyi engellemek



görülebilmektedir. Yukarıda yüksekliklerin ve döşemelerin uyumsuzluğu izlenebilmektedir. Bulvar girişi ile sokağın ve parkın genişliği olan bu alanda bedensel engelliler için bir rampanın mutlaka yapılması gerekliliği görülmektedir. Aniden alçalmaya ve yükselmelere ve iyi çözülmemiş kot farklılıklarının olması görme engellilerin için önemli bir sorun olmaktadır (Bkz.resim20-21-22).

#### 1.1.9. Asansörler

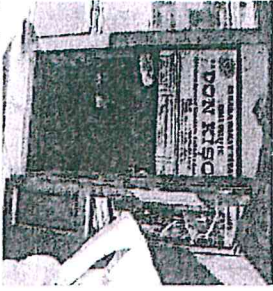
Sokakta sadece tıyaki iş merkezinin altına park edebilmek için oto asansörü bulunmaktadır.bu asansöründe kullanım şartları bedensel engelliler için uygun bulunmamaktadır.



Resim: 1.23

#### 1.1.10. Platform yükselticiler

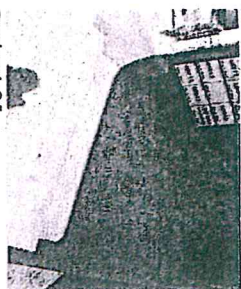
Sokakta platform yükseltici bulunmamasına rağmen istenmeyen bir çok merdiven, eğim bulunmaktadır.(Bkz.resim24)



Resim: 1.24 Tiyatro Girişi

#### 1.1.11. Merdiven basamakları

İş merkezi ve pasaj girişlerinin hiçbirisi görme ve bedensel engelli vatandaşlarımıza uygun olarak inşa edilmemiştir. Bina girişleri ve park alanları girişlerinin tanınmaz olması, farklı bir mekan geldiği hissettirmemesi sorunlara neden olmaktadır(Bkz.resim25)

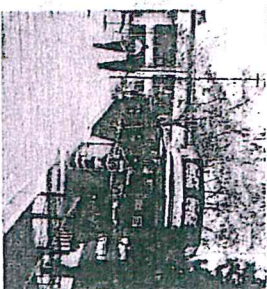


Resim: 1.25

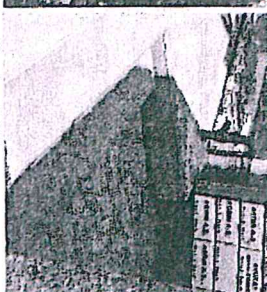
#### 1.1.12. Parmaklıklar-Trabzanlar

Alanda parmaklık yada trabzan bulunmamaktadır.

#### 1.1.13. Girişler



Resim: 1.26



Resim: 1.27

Özellikle bedensel engelliler için park alanı girişleri tanınmaz halde bulunmaktadır. Alanda yer alan binaların yüksekliği bedensel engellilerin doğrudan kullanımına uygunluğudur. Pasaj girişleri de görme engelli ve bedensel engelliler için giriş rampası trabzan yapılmadığı için giriş neredeyse imkansız hale gelmektedir(Bkz.resim26-27).

#### 1.2. İlke Ve Öneriler

İlgili maddeler Birleşmiş Milletler'in engelsiz tasarım kriterlerine göre düzenlenmiştir.

#### 1.2.1. Engellemeler

Tasarım da engelli bireylerle birebir yapılan analiz çalışmasından sonra, engellilerin sorunları yol gösterici alınarak proje üretilmiştir. Yaya yolları, doğruyu, dönüş yolları, eğimleri ve ek kolaylıkları (korkuluk, oturma yerleri, aydınlatma elemanları vb.) ile özürli gereksinimlerini karşılaması sağlanmıştır. Tasarım da sadeleşme ve okunaklılığa özen gösterilerek engelsiz mekan oluşturulması ilkesi gözetilmiştir.



### 1.2.2. İsaretleme

Engelli grupların binalara erişmesinde ise ayrı kapı ya da giriş yerine herkesin kullandığı kapıya, ana giriş erişmesi anlamında ele alınmalıdır.

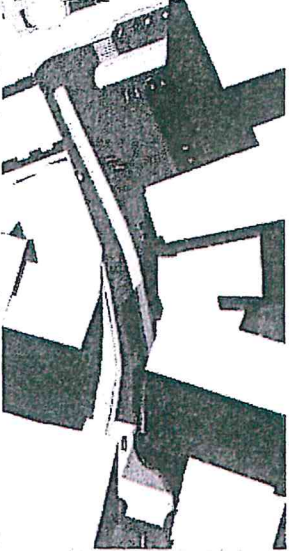
Sokağın sonunda Atatürk anıtına bakan kısımda trafik lambası sesi uyarıcı ve dokunulabilir buton eklenerek engelli duyarlı hale getirilmesi uygun olacaktır.

### 1.2.3. Sokak Mobilyaları

Güzergadaki banklar ve parktaki banklar yukarıda doğrulama listesinde verilen ölçülere uygun olanları ile değiştirilmiştir.

### 1.2.4. Güzergahlar (Yaya İleri)

Fikir projesinde engelsiz iz dahil, mekanların okunaklı, sürekli, odaklayıcı ve birleştirici olması sağlanmaya çalışılmıştır. Engelli bireylere duyarlı fiziksel düzenlemelerde hedef, yeni yapılacak alanlar açısından engelsiz fiziksel ortam oluşturulmuş, mevcut ortamın niteliği iyileştirilmiş, erişilebilirliği ve okunaklılığı artırılmıştır. Bu çerçevede sokağın başlangıcından bitiş noktası olan Atatürk bulvarının kesişimine kadar özel bir endişe güzergahı oluşturulmuştur. Bu izin genişliği 2m olarak saptanmıştır.



Şema2.1. Sokağın tasarımı-engelsiz iz

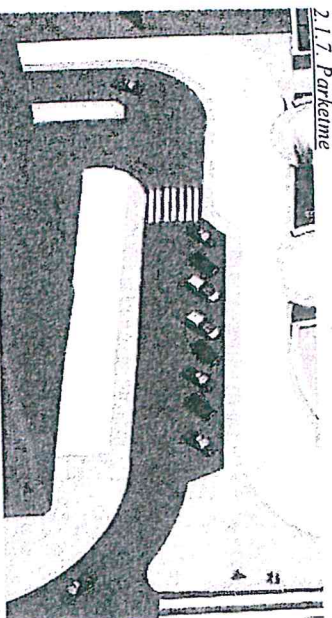
### 1.2.5. Kenar Rampaları

Rampalarda uygun suz eğime sahip olanları yeniden düzenlenerek eğimleri standartlara uygun hale getirilmiş ve girişlerdeki eksik olan rampalar tasarımı önerilmiştir.

### 1.2.6. Yaya Geçitleri

Yaya ulaşımında, çeşitli biçimlerde erişimde engelsiz olma durumunun kesintisiz gerçekleştirilmesi mekansal süreklilik amaçlanmıştır. Mekanı, belirli zamanlarda değil, günün farklı saatlerinde, gündüz ya da gece, değişik mevsim koşullarında kullanabilmeye sürekliliği aranmıştır. Buna dayanarak sokağın İzmir caddesi ile kesişim noktası yeniden düzenlenerek başlangıç noktasına yastık uygulaması yapılmıştır.

### 2.1.7. Parkeme



Şema 2.2. Özel Park Alanı Ve Geçitler

Fiziksel çevre düzenlenerek fiziksel engeller ve sınırlamalar kaldırıldığında ise tüm insanlar için daha rahat bir yer, daha rahat bir mekan sağlanmıştır. Özürlüler idaresi karşısında öncelikle engelli grupların kullancığı otopark düzenlemesi yapılmıştır. Ayrıca sokaktaki sağ güzergahı tamamen işgal altında tutan taksit durakları kaldırılmıştır.

### 1.3. Zafer Parkı

#### 1.3.1. Analiz

Zafer Parkı, İzmir Caddesi İhlamur Sokakta bulunmaktadır. Toplam 2690 m2 alandır. Parkın 4 girişi, 2 adet büfesi, beki kütübesi, stis havuzu ve yaklaşık 2100 m2 yeşil alanı mevcuttur. Park, başbakanlık Özürlüler İdaresi'nin tam karşısında bulunması bakımından da ayrıca önem taşımaktadır. Ancak, park engelli kullanımı düşünülerek tasarlanmıştır. Bu bakımdan, park bu kuruma gelen engelli kullanımına uygun hale gelebilmesi için yapılması gereken öneriler ve eleştiriler yapılmıştır.

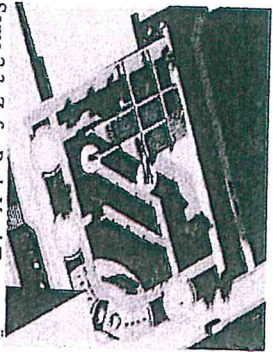
Giriş sadece engelliler için değil standart iş görebilen kişiler tarafından da çok iyi algılanmamaktadır. Parkta, engelliler için kullanımın idarelenmesi için görme ve tekerlekli sandalye kullanan iki engelli birey ile alan gezilmeye çalışılmış ve görüşleri alınmıştır. Alana rahat girimdiklerini, güven hissi uyandırmadığını belirtmişlerdir. Park alanının sert zeminini yani ulaşımı sağlayan mevcut yaya yolları, park için çok karmaşık durumdadır. Bu yaya erişim platformlarında TSE verilerine göre, engellilerin hareket alanı için gerekli alan aşağıda verilmiştir.

#### 2.2.2. Tasarım önerileri

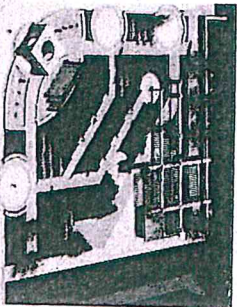
Birisi tekerlekli sandalye kullanan, diğeri görme engelli iki kişinin görüşleri de doğrulama listesi uygulaması çerçevesinde, dikkate alınarak, yapılan eleştiriler ve öneriler ışığında, park yapısı olarak idarelenmiştir. Karşılaşan yapısı ve malzeme sorunları standartlara uygun olarak, giderilmeye çalışılmış, park yeniden düzenlenmiştir. Park a 4 farklı yaya girişinin olması güvenliğin açısından olumsuzluk olarak saptanmış, bu sayının azaltılması uygun bulunmuştur. Park kent içi küçük



parklar sınıfında yer almaktadır. Bundan dolayı bu m2 deki park için 3 giriş kapısının bulunması yeterli olacaktır.(Bkz.şema2.3.)



Şema 2.3. Zafer Park Yeni Tasarım Üstten Görünüş



Şema 2.4. Zafer Park Tasarımının Doğu-Batı Görünüşü

## Sonuç

Bu çalışma; bir fikir projesi çalışması olduğundan, dar bir örnekte, kısıtlı zaman ve diğer olanak kısıtları ile gerçekleştirilebilmiştir. Daha fazla alana sahip benzeri bir çalışma, belli yönleri, girdileri ile daha geliştirilebilir; izleyen benzeri çalışmalar daha geniş bir araştırma üzerinde yapılandırılarak, uygulama projelerine daha yönelik düşünce, öneri ve proje girdilerini kapsayabilir.

Kısıtlı olanaklara rağmen, saha çalışmasından elde edilen önemli yol gösterici bulgular söz konusudur. Bir bulgu, kentlerimizde oldukça fazla olan mekansal engeller sadece engellilerin değil, standart iş görebilen bireylerin de mekansal erişebilirliğini, dolayısı ile mekân uygun kullanmalarını olumsuz etkilemekte olduğudur. Saha çalışması ile ilgili olarak, bu durum çalışma alanında sorun ve olanak saptanması evresinde belirlenmiştir. Bir diğer, önemli bulgu, engelleri gidermek üzere yapılan uygulamaların çoğunun standart dışı uygulamalar olduğudur. Bu durum saha çalışmasında özellikle kenar rampalarında belirlenmiştir. Önemli bir üçüncü bulgu, engelsiz iz düzenlemesini de gerçekleştirmede zorluklar oluşturan biçimde, kaldırımların geniş olmaları gereken kent merkez mekânlarında dar enkste olması ve bu dar enkestin de kentsel teknik altyapıdan-sokak mobilyasına, parketmiş arabalardan- dükkan önü taşımalara kadar, ölü mekân ve yar-ölü mekân oluşturan kullanım ve donatılar ile işgal edilmiş olmasıdır. Engelsiz asarına yönelik akademik, kurumsal uygulamaya ve profesyonel çalışmaların hemen hiç olmaması ülkemizdeki engellilerle ilgili düzenlemelerin yapılmasını

isteyen yasal çerçeve ile gelişmektedir. Ayrıca, yerel yönetimimizin büyük bir çoğunluğu, yetkileri ve olanakları olmasına, yasal yükümlülükleri olmasına rağmen, konuya yeterince eğilmemekte, engellilerle ilgili mekân düzenlemesini sadece rampa düzenlemelerine indirgemekte ve bunların da çoğu standartlara uygun yapılmamaktadır. Bugünkü yerel yönetim tutumunu köklü bir bakış ve uygulama değişikliğine gereksinim göstermektedir. Kentsel mekânda engelli hakları, engelli dolasını ve mekânın engellilerle yüklümlü olan yerel yönetimlerin, engelsiz de kullanımı ortamının sağlanması, kentleşme, kenti hakları ve kentsel hizmetler ile ilgilidir. Kentiye hizmet götürmekle yükümlü olan yerel yönetimlerin, engelsiz kentsel mekânların düzenlenmesi hizmetine "iane" olarak değil "hakların iadesi" olarak bakmaları gerekmektedir. Günümüzdeki evrensel bakış açısına göre engelliler, toplumun tüm olanaklarından eşit fırsatlarla yararlanmasını gereken bireylerdir. Bu amaçla, toplumsal ve fiziksel çevrenin, engelli gruplar da dahil olmak üzere tüm insanların gereksinimlerini karşılayacak biçimde düzenlenmesi. Çağdaş toplumsal yaşamın bir gereğidir.

## Kaynaklar

- ADA Standards for Accessible Design- Accessibility Guidelines For Buildings And Facilities, As Amended, Washington D.C.,(2002)
- Andig, G., Ulaşılabirlikte Boyutsal Kriterler, Yapı Dünyası, Şubat Sayısı,S.2-3,İstanbul, (1997)
- Atala, E., Engellilerin Kent Yaşamına Uygun Süreçleri, Meteksan A.Ş., Ankara,(1995)
- City of Guelph, Accessibility Guidelines, Guelph, 2001.
- City Of Toronto, Accessibility Design Guidelines, Toronto, 2004.
- Boduroğlu, Şenay, "Engelsiz Fiziksel Çevreler İçin Bir Tasarım Anlayışı:Evensel Tasarım", Özveri Dergisi, 2006,c3,s1, Ankara
- Buldurur, Mesture Aysan, "Kentsel Alanlarda Engellilerin Hareketliliği", Özveri Dergisi, 2006,c3,s1, Ankara
- Çalık Selma, "Özürtlülüğün Ölçütlesinde Metodolojik Yaklaşımlar ve 2002 Türkiye Özürtlüler Araştırması", Özveri Dergisi 2004,C1,S2, Ankara
- ECMT, Hareket Engelliler İçin Ulaşımın İyileştirilmesi Rehberi, Paris, (Çeviri: T.C. Başbakanlık Özürtlüler İdaresi Başkanlığı- G.Çümüş,D.Çağlayan), Ankara,(1999)
- http://www.googleearth.com
- Imrie, R., Responding to the Design Needs Of Disabled People, Journal Of Urban Design, Vol.5, No.2, p.199-219,(2000)
- Kaplan,H., Redefining Accessibility and Space Use In City Centres As It Regards Responsive Urban Design, ODTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, yayınlamamış doktora tezi, (1998)
- Kaplan,H., Kentsel Tasarımda Duyarlılığa Bir Yaklaşım: Ankara Kent Merkez Mekanlarının Duyarlı Kentsel Tasarım İlkeleri Çerçevesinde Test Edilmesi, 1. Ulusal Kentsel Tasarım Kongresi 26-28 Mayıs, MSÜ, İstanbul Kongre bildiriler kitabı ss.283-290,(1999)
- Kaplan, H., Öztürk, M., Engellilerin Kamu Mekânı Ve Engelsiz Tasarım: Kamusal İç Mekânlarda İrdelenmesi İçin Bir Çerçeve, Planlama, 2004/2, ss.67-74,(2004)



Koç, H. (1997) Yaşanabilir Konutlar ve Konut Çevrelerine Doğru, Yapı - Yaşam '97 Fuar ve Kongresi, 20-25 Mayıs, Bursa, Mimariyat Odası Bursa Şb., Bursa, ss.67-81.  
Koç, H. (2003) Daha Yaşanabilir Yerleşmeler Arayışında Kentisel Tasarım, Planlama, 2003/1, ss.112-123.

Onat, N., Gülmez, G., Gök, N., Türkantöz, K., Aysel, N., R. Sönmezler, K., Özel, M. K. (2000) Özgürlükler için Mimari Problemlerin Belirlenmesi ve Çözüm Önerileri, Mimar Sinan Üniversitesi Araştırma Fonu Araştırma Projesi.

Ontario Management Board Secretariat, Standards for Barrier-Free Design of Ontario Government Facilities, Ontario, 2004

-Özgürlükler Ve Bazı Kanun Ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun, Kanun No:5378, Kabul Tarihi:1.7.2005, Yürürlük Tarihi:7.7.2005

-Sawyer, A., Accomodating The Disabled, The Architects Journal No:1, P.58-59, (1997)

-Şahin Hatice, "Engellilik Kimin Sorunu: Bireyin mi ? Toplumun mu?", Özveri Dergisi, c1.s1., 2004, Ankara

- T.C. Başbakanlık Özgürlükler İdaresi Başkanlığı, 1. Özgürlükler Şurası- "Çağdaş Toplum, Yaşam ve Özgürlükler" Komisyon Raporları ve Genel Kurul Görüşmeleri, Ankara, (1999)

- T.C. Başbakanlık Özgürlükler İdaresi Başkanlığı, Güncel Yerel Rehber -Yerel Yönetimler için Özgürlük Yönelik Fiziki ve Mimari Düzenleme Kılavuzu, Ankara - T.C. Başbakanlık Özgürlükler İdaresi Başkanlığı, 11 Özgürlük Şurası- "Yerel Yönetimler Ve Özgürlükler" Komisyon Raporları ve Genel Kurul Görüşmeleri, Ankara, (2005)

-TSE, Türk Standardı, TS 12576, "Şehir İçi Yollar-Özgürlük Ve Yaşlılar İçin Sokak, Cade, Meydan Ve Yollarda Yapısal Önlemler Ve İşaretlemenin Tasarım Kuralları", Ankara, (1999)

-TSE, Türk Standardı, TS 9111, "Özgürlük İnsanların İkamet Edeceği Binaların Düzenlenmesi Kuralları", Ankara, (1991)

-Ulvi, H. Karaca, M., Altunkaya, C., Arslan, S., Öztürk, S., Yaya Mekanları Düzenlemesi-İhlamur Sokak ve Zafer Park Engeliz Tasarım Final Teslim Raporu, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, ŞBP-507: Yaya Mekanları Düzenlemesi Dersi, 2006 için hazırlanan yayınlanmamış çalışma,

- United Nations - Economic and Social Comissions For Western Asia, Accessibility For The Disabled- A Design Manual For A Barrier Free Environment, (2003)

-www.dte.gov.tr

-www.google.com, 2005

-www.design.ncsu.edu/cud/index.htm

-www.wikipedia.org/miki/universal design

-Yılmaz Zühale, "Çalışan Özgürlüklerin İş Yaşamında Karşılaştıkları Sorunlar Ve Bunları Etkileyen Etmenler", Özveri Dergisi 2006, C3, S2, Ankara

0076

## İlköğretim okullarının çevrelerinde yaya güvenliğinin önemi: Konya örneği

TER, Ü.¹, ERYİĞİT, S.¹, TER, Y. Z.²

¹Selçuk Üniversitesi, Konya

²Namık Kemal İlköğretim Okulu

### Özet

Ülkemiz nüfusunun % 20'sini 05-14 yaş aralığındaki çocuk nüfusunun oluşması, çocukların tüm yollar içinde büyük bir orana sahip olduğunu göstermektedir. Bu yaş grubundaki çocukların yolluclukları büyük oranda eğitim-konut amaçlıdır. İlköğretim tesisleri çevrelerinde özellikle eğitimin başlama ve bitiş saatlerinde yaya ve taşıt trafiği yoğunluğunun arttığı, trafikte sıklıkla meydana geldiği ve çocuk güvenliğinin tehdit altında olduğu gözlenmektedir. Okulların çevresinde yaya güvenliğinin sağlanması için emniyet menurlarının ve trafik sinyalizasyon sistemlerinin yeterli olacağı kabul edilmesi ve farklı çözüm önerilerinin üretilmesi çocukların kazalara karşına oranını artırmaktadır. İlköğretim okullarının çevresinde çocuk yayaaların güvenliğinin ortaya konulmasının amaçlandığı bu çalışmada, Konya kentinin ana ulaşım arterleri üzerinde bulunan üç ilköğretim okulu (Mareşal Mustafa Kemal İlk., İhsaniye İlk., 23 Nisan Egemenlik İlk) örnek alan olarak seçilmiş, her üç okulun çevresinde yaya güvenliğinin tehdit eden sorunlar belirlenmiş ve sorunların çözümüne yönelik öneriler geliştirilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Yaya güvenliği, çocuk güvenliği, yaya erişimi, Konya.



Sayı: TRODSA 07080507-SEPTR106-002-0042  
Konu: Bildiriniz Hk.



08 Mayıs 2007

Sayın **HAYRİ ULVİ**,

23-25 Mayıs 2007 tarihleri arasında, Gazi Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Kongre Merkezi'nde düzenlenecek olan **"TRAFİK VE YOL GÜVENLİĞİ IV. ULUSAL KONGRESİ / SERGİSİ"** ne göndermiş olduğunuz **"0037"** Abstract numaralı ve **"Kentçi Trafikte Engelliler Ve Engelsiz Tasarım- Ankara Kent Merkezinden Örnekleme"** konulu başlıklı makaleniz **sözlü bildiri** olarak kabul edilmiştir. Oturum detaylarının yer aldığı ekteki **Bildiri Sunu Formu** doldurarak **kayıt formunuz** ile birlikte **09 Mayıs 2007 Çarşamba** gününe kadar **TRODSA 2007 KONGRE OFİSİ**'ne iletmenizi rica ederim.

**Prof. Dr. Süleyman PAMPAL**

Gazi Üniversitesi

Rektör Yardımcısı

ve

Trafik Ve Yol Güvenliği

IV. Ulusal Kongresi / Sergisi

Düzenleme Kurulu Başkanı

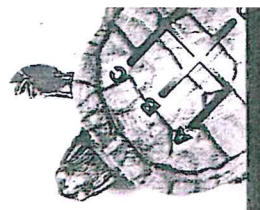
**Ek:**

1) Bildiri Sunu Formu

**NOT:** Yazarlara sunuşları ile ilgili bildirilen gün ve saatlerin değişmesi halinde yeni tarih ve saat bildirilecektir.



# 4 TRAFİK VE YOL GÜVENLİĞİ ULUSAL KONGRESİ / SERGİSİ



Gazi Üniversitesi  
Mühendislik Mimarlık Fakültesi  
Kongre Merkezi

Düzenleyen  
Kuruluşlar



[www.trodsa.org](http://www.trodsa.org)

23-25 MAYIS 2007 ANKARA

## katılım sertifikası

KENTİÇİ TRAFİK;  
PROBLEMLER  
ÇÖZÜM YAKLAŞIMLARI



Sayın Hayri ULVİ / YAZAR

23-25 Mayıs 2007 tarihleri arasında  
düzenlenmiş olan

**"Kentİçi Trafik; Problemler,**

**Çözüm Yaklaşımları"** ana temalı

**Trafik ve Yol Güvenliği**

**4. Ulusal Kongresi / Sergisi'ne katılmıştır.**

  
Prof. Dr. Süleyman PAMPAL  
Kongre Düzenleme Kurulu Başkanı

cmsproject+



**TRODSA**  
TRAFİK VE YOL GÜVENLİĞİ TRAFFIC AND ROAD SAFETY