

# Sürdürülebilirlik Bağlamında “Herkes İçin Tasarım”: Konut Alanlarında Karşılaştırmalı Bir Değerlendirme “Design For All” In The Context of Sustainability: A Comparative Evaluation of Living Spaces

Doç. Dr. Hatice KALFAOĞLU HATİPOĞLU

Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, Mimarlık Bölümü, Ankara, Türkiye

hhatipoglu@aybu.edu.tr

ORCID: 0000-0002-0716-7431

## Öz

Engelsiz bir mekânsal çevre, mümkün olduğunca bağımsız yaşamak için temel bir ön koşuldur. Her ne kadar başlangıçta engellilerin ihtiyaçlarını göz önünde bulundurmamak için standartlar ve mevzuatlar erişilebilirliği teşvik etmeye yönelik olsa da, uluslararası alanda mevcut eğilim ‘erişilebilir’ ortamlardan faydalanabilecek nüfusun daha geniş bir tanımına doğru ilerlemiştir. Kullanıcı nüfusu ve kullanım kolaylıkları da göz önünde bulundurulmuş olarak bu genişleyen kapsamlı bir çerçeve içerisinde “evrensel tasarım”, “herkes için tasarım”, “kapsayıcı tasarım” kavramları ortaya çıkmıştır. Sürdürülebilir yaşam çevreleri oluşturmak için geniş bir kullanıcı kitlesine hitap eden adil, esnek, basit/algılanabilir, kapsayıcı bir tasarım anlayışı benimsenmelidir. Bu bağlamda sadece “norm dışı” insanlar özel çözümlerle damgalanmamalı, “bütünleştirici planlama”, “evrensel tasarım” gibi tasarım yaklaşımlarının prensipleri dikkate alınarak yaşam alanlarının herkes için mümkün olduğunca erişilebilir ve kullanılabilir hale getirilmesi önemlidir. Her ne kadar erişilebilirliğin karmaşık ve kavramsal yapısı nedeniyle net bir tanımını yapmak ve ölçmek zor olsa da tasarım yaklaşımlarına dair bir çerçeve çizilerek değerlendirilmesi yapılabilir. Çalışma bu bağlamda, “kapsayıcı tasarım” ve “herkes için tasarım” niteliği taşıyan yaşam alanlarının tasarımında literatür ve standartlar doğrultusunda belirlediği ölçütlerle uygulamalara yönelik kılavuz niteliğinde bir çerçeve oluşturmayı amaçlar. Bu ‘sürdürülebilir mekânsal planlama’ için bir gerekliliktir. Ayrıca çalışmanın bir diğer hedefi, iyi uygulamaların teşvik edilmesi bağlamında konuya ilişkin bir farkındalık oluşturmaktır. Teoriden uygulamaya geçişe altlık oluşturması bağlamında oluşturulan çerçeve doğrultusunda belirlenen ölçütler durum çalışmaları olarak seçilen, Viyana ve Konya şehirlerindeki konut çevrelerinde karşılaştırmalı bir analiz yapılarak değerlendirilmiştir. Analiz çeşitli kaynaklardan araştırma bölgesine dair elde edilen veriler ve 2016 yılında saha çalışmalarında yapılan gözlemler ve tespitlere dayanmaktadır. Oluşturulan çerçeve doğrultusunda gerçekleştirilen karşılaştırmalı değerlendirmede; Viyana örneğinin Konya örneğine göre erişilebilirlik, sürdürülebilirlik ve evrensel tasarım unsurlarını en üst düzeye çıkaracak şekilde planlandığı görülmüştür. Viyana’daki çalışma, erişilebilir, evrensel ve sürdürülebilir tasarım hedeflerine ulaşmanın zor olsa da mümkün olduğunu göstermiştir ve bu bağlamda tasarımcılara rehberlik edecek bir niteliğe sahiptir.

**Anahtar Kelimeler:** Sürdürülebilirlik, Erişilebilirlik, Herkes İçin Tasarım, Evrensel Tasarım, Kapsayıcı Tasarım, Planlama.

## Abstract

A “barrier-free” spatial environment is a fundamental prerequisite for living as independently as possible. In order to create sustainable living environments, a fair, flexible, simple/perceivable, inclusive design approach appealing to a wide range of users should be adopted. In this context, it is important to make living spaces as accessible and usable as possible for everyone, taking into account the principles of design approaches such as “integrative planning” and “universal design”. Although it is difficult to make a clear definition and measure accessibility due to its complex and conceptual structure, it can be evaluated by drawing a framework for design approaches. In this context, the study aims to create a framework as a guideline for practices with the criteria determined following the literature and standards in the design of living spaces that have the characteristics of “inclusive design” and “design for all”. This is a necessity for ‘sustainable spatial planning’.

*In the context of creating a basis for the transition from theory to practice, the criteria determined in line with this framework were evaluated through a comparative analysis of the housing environments in the cities of Vienna and Konya, which were selected as case studies. We analyzed data from various sources, including research literature and fieldwork observations. In addition, this study aims to raise awareness of the issue in the context of promoting good practices. In the comparative analysis carried out in line with the established framework, it was observed that the Vienna case was planned in a way to maximize accessibility, sustainability and universal design elements compared to the Konya case. The study in Vienna has shown that it is possible, albeit difficult, to achieve accessible, universal and sustainable design goals, and in this context, it has a quality to guide designers.*

**Keywords:** Sustainability, Accessibility, Design For All, Universal Design, Inclusive Design, Planning.

## 1. Giriş

Kapsayıcı tasarım, yaşam boyu tasarım, herkes için tasarım, kullanıcı ihtiyaçları tasarımı, gerçek yaşam tasarımı ve kuşak ötesi tasarım gibi farklı isimlerle anılan terimler evrensel tasarım ile aynı anlamda kullanılmaktadır (Evcil, 2014; Duncan, 2007; Meşhur ve Yılmaz Çakmak, 2018). Bu terimlerin hepsinin ortak yönü erişilebilirliği ve tüm kullanıcıları dikkate almasıdır. Evrensel tasarım, geniş yelpazedeki bireyler için yaşam kalitesini artıran başlıca faktörlerden biridir. (Russell 1999; Stineman vd. 2003). Yaya hareketi için erişilebilirliğin şehirler ve sakinleri üzerinde çok sayıda olumlu etkisi vardır: stresi azaltır, olumlu duyguları artırır, dikkati yeniden sağlar, öz düzenlemeyi etkiler ve olumlu ve onarıcı deneyimler üretir. Ayrıca, erişilebilir kentlerin en önemli özelliği, hızlı ve kolay hareket ve sosyal etkileşim için alan sunmalarıdır. Leidner vd. (2005) herkes için tasarımın gerekliliğini, engelsiz erişilebilir bir ortamın nüfusun yaklaşık yüzde 10’u için mutlaka zorunlu, yüzde 30 ila 40’ı için gerekli ve yüzde 100’ü için konforlu olduğu ve bir kalite özelliği teşkil ettiğini belirtmektedir. Demografik değişim ile yaşlı insanların oranının önemli ölçüde artmasıyla, nüfus içindeki bireysel fiziksel ve zihinsel yetenekler arasındaki farklılıkların gelecekte de artmaya devam edeceği gerçeğine katkıda bulunmaktadır. Hareket kısıtlamaları ve diğer bilişsel, fiziksel veya zihinsel bozukluklar yaşlılıkta daha sık ortaya çıksa da, genç insanlar da hastalık veya kazalardan geçici veya uzun süreli olarak etkilenebilir. Onlar için de “engelsiz” bir mekânsal çevre, mümkün olduğunca bağımsız yaşamak için temel bir ön koşuldur. Tüm bunlar göz önüne alındığında sürdürülebilir yaşam çevreleri için tasarım, her şeyden önce kapsayıcı olmalıdır. Bu bağlamda sadece “norm dışı” insanlar özel çözümlerle damgalanmamalı, uygun “bütünleştirici planlama”, “evrensel tasarım” gibi tasarım yaklaşımlarının prensipleri dikkate alınarak yaşam alanlarının herkes için mümkün olduğunca erişilebilir olacak ve dışarıdan yardım almadan kullanılabilir şekilde tasarlanmalıdır. (Danford ve Maurer, 2005) Sokaktan konutlara kadar oluşan erişim serüveni, kullanıcılar için, motorlu taşıtlar, bisikletler ve toplu taşıma araçları ve yaya olarak uygun, konforlu ve güvenli erişimi sağlayacak altyapıya sahip olmalıdır.

Jane Jacobs’a göre (1961) bir şehrin ana kamusal mekanları olan caddeler ve kaldırımları, şehrin en hayati organlarıdır; araçların hareket ettiği bir koridordan çok daha fazlasıdır. Bir şehir düşününce aklımıza ilk gelen şey sokaklarıdır. Eğer bir şehrin sokakları canlı, insan-merkezli bir tasarım yaklaşımı sergileyerek ilginç görünüyorsa, şehir de ilginç görünür; eğer donuk görünüyorsa, şehir de donuk görünür. Jane Jacobs’un bu düşünceleri, sokakların insanların bir şehri deneyimlediği en önemli kamusal alanlar olduğunun göstergesidir.

Bunu başarmak için, çevrenin, yetenekleri veya engelleri ne olursa olsun tüm bireyler tarafından erişilebilir ve kullanılabilir ürünler, hizmetler ve ortamlar yaratarak kapsayıcılık ve eşitliğe öncelik veren “Herkes için Tasarım” ilkeleri göz önünde bulundurularak tasarlanması gerekir. Bu yaklaşım, tüm bireylerin farklı ihtiyaçlarını ve

yeteneklerini göz önünde bulundurarak topluma katılım için eşit fırsatlar sağlar. Özetle, “Herkes için Tasarım”, insan kullanımı için yaratılan her şeyin erişilebilir, kullanışlı ve toplumun çeşitli ihtiyaçlarına uyarlanabilir olması, böylece erişilebilirliğin ve genel yaşam kalitesinin artırılması ilkesidir.

Türkiye’de evrensel tasarım konusundaki çalışmalar genellikle 2000’li yılların başlarında yoğunlaşmaktadır. 2005’de Engelliler Hizmetleri Genel Müdürlüğü Kurulmuştur ve “Engellilerin Sosyal Haklarına İlişkin Yasa” kabul edilmiştir (Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı). Türkiye’deki evrensel tasarım literatürü, engelli bireylerin toplumsal entegrasyonunu desteklemek ve yaşam kalitelerini artırmak amacıyla tasarım süreçlerinin nasıl geliştirilebileceğine odaklanan çeşitli araştırmaları içermektedir. Bu dönemden sonra, evrensel tasarımın Türkiye’deki uygulamaları hakkında çeşitli projeler ve değerlendirmeler yapılmıştır. Örneğin, şehir planlamasında ve kamu alanlarının tasarımında evrensel tasarımın nasıl entegre edilebileceği konusunda yapılan çalışmalar, bu alanda bilinci artırmış ve uygulama örnekleri sunmuştur (Tutal, 2016; Uslu ve Güneş, 2017). Ancak “herkes için tasarım” anlayışının tüm insanlar için kullanım kolaylığı, konfor, eşit hak ve özgürlükler sağlaması konusunda yeterince farkındalık sağlanamamış, planlama ve tasarım uygulamalarına yeterince verimli yansımamıştır.

“Herkes için tasarım” kavramının özünü oluşturan erişilebilirlik, bir anlamda iki nokta arasındaki yakınlığı ifade ederken, diğer bir anlamda ulaşım sistemlerinin farklı konumlar arasında düşük maliyetli ve/veya hızlı erişim sağlama kabiliyetini ifade eder. Her ne kadar erişilebilirliğin karmaşık ve kavramsal yapısı nedeniyle net bir tanımını yapmak ve ölçmek zor olsa da, “sürdürülebilir mekansal planlama”nın bir parçasıdır ve sağlamak için tasarım yaklaşımlarına dair bir çerçeve çizilerek değerlendirilmesi yapılabilir. Çalışma bu bağlamda, “kapsayıcı tasarım” ve “herkes için tasarım” niteliği taşıyan yaşam alanların tasarımında literatür ve standartlar doğrultusunda belirlediği ölçütlerle uygulamalara yönelik kılavuz niteliğinde bir çerçeve oluşturmayı amaçlar. Teoriden uygulamaya geçişe altlık oluşturması bağlamında bu çerçeve doğrultusunda belirlenen ölçütler durum çalışmaları olarak seçilen, Viyana ve Konya şehirlerindeki konut çevrelerinde karşılaştırmalı bir analiz yapılarak değerlendirilmiştir. Analiz çeşitli kaynaklardan araştırma bölgesine dair elde edilen veriler ve saha çalışmalarındaki gözlemlere dayanmaktadır. Ayrıca bu çalışma, İyi uygulamaların teşvik edilmesi bağlamında konuya ilişkin bir farkındalık oluşturacaktır.

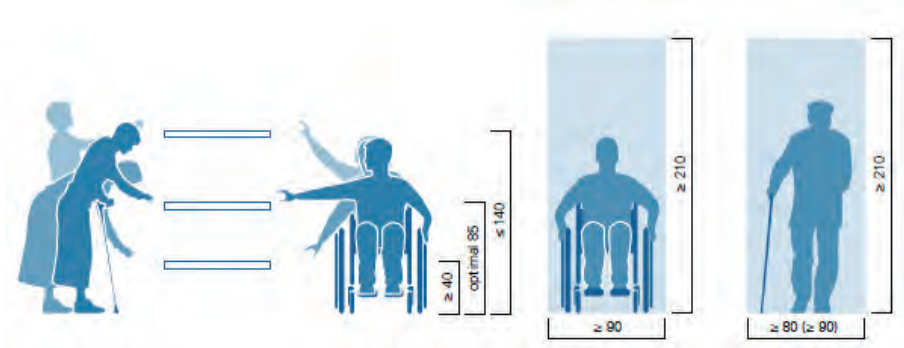
## Kavramsal Çerçeve

### Evrensel Tasarım, Herkes için Tasarım ve Erişilebilirlik

Engelsiz planlama, engellilerin sosyal hayata büyük ölçüde kısıtlamasız bir şekilde katılmalarını sağlamak amacıyla bağımsız ve özerk bir şekilde yaşamaları için gerekli koşulları yaratmayı amaçlamaktadır. Erişilebilirlik, yaya alanlarının kullanımını belirleyen ve insanların yaşam kalitesini artıran çok önemli bir unsurdur. Genel olarak erişilebilirlik, bir sakinin belirli bir varış noktasına erişimindeki kolaylık ve rahatlığın ölçüsüdür. Erişilebilirlik, bir konumun mesafe ve zaman gibi mekânsal olarak dayatılan engelleri aşmada kolaylık sağlayan özelliği olarak tanımlanabilir [1].

Goldsmith (2007), kişisel hareket için tasarım kriterlerinin büyük ölçüde insanların bir yerden başka bir yere hareket etme şeklini belirlediğini düşünmektedir, sıradan insanlar

yokuş ve merdivenlerde farklı seviyelerde yukarı ve aşağı hareket imkanı ile iki ayak üzerinde yürürken, özel gereksinimlere sahip kişilerin (Şekil 1), fiziksel olarak ne kadar deneyim ve güce sahip olursanız olun, tepeye tırmanmak için bir asansöre ihtiyaç duyduğunu veya başka insanlar tarafından taşındığını görürüz ve işte burada diğer teknik yardımlara ek olarak engellilerle ilgili bir tasarım sorununa cevap olarak rampaların; geçişler için ölçüler vb. tasarım önlemlerinin önemi yatmaktadır. Her ne kadar başlangıçta engelliler için bu ihtiyaçlarını göz önünde bulundurmamak için standartlar ve mevzuatlar erişilebilirliği teşvik etmeye yönelik olsa da, uluslararası alanda mevcut eğilim ‘erişilebilir’ ortamlardan faydalanabilecek nüfusun daha geniş bir tanımına doğru ilerlemiştir (Gossett vd., 2009). Kullanıcı nüfusu ve kullanım kolaylıkları da göz önünde bulundurulurken bu genişleyen kapsamlı bir çerçeve içerisinde “evrensel tasarım”, “herkes için tasarım”, “kapsayıcı tasarım” kavramları ortaya çıkmıştır.



Şekil 1. Bazı Özel Gereksinim Gösteren Bireyler ve Gereksinimlerine Dair Ölçüler (Jocher ve Lock, 2012).

Evrensel tasarımın kökleri engelsiz tasarım ve erişilebilir tasarım yaklaşımlarına dayanmaktadır ve daha yeni araştırmalara göre Evrensel tasarım terimi herkes için tasarım terimi ile değiştirilebilir. Her iki kavram da mekanları ve sistemleri engelli bireyler de dahil olmak üzere geniş bir

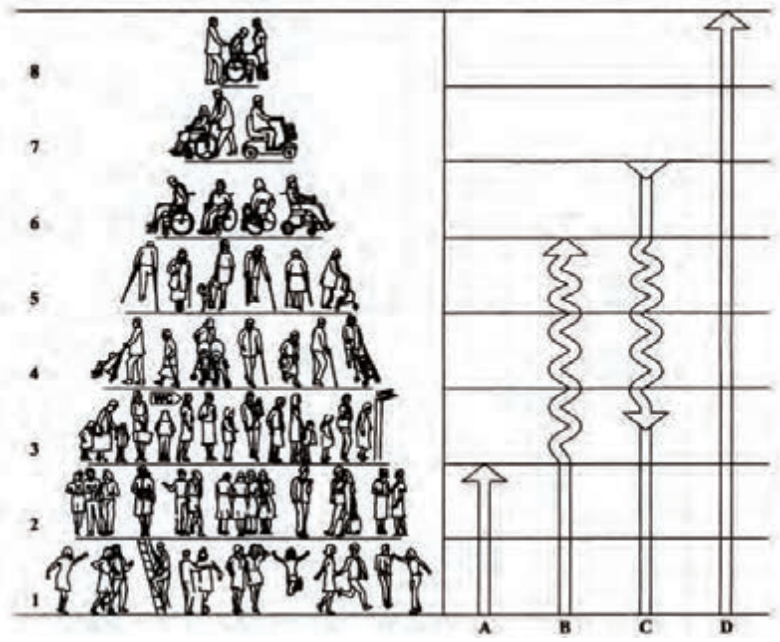
kullanıcı kitlesi için erişilebilir ve kullanılabilir hale getirme amacını taşır. İki terim benzer olsa da, bağlam ve bölgeye bağlı olarak hafif farklı anlamlar içerebilir. İşte bu iki kavram arasındaki genel farklılara dair çerçeve Tablo 1'de oluşturulmuştur.

Tablo 1: 'Evrensel Tasarım' ve 'Herkes için Tasarım' Tanımı ve prensiplerinin genel bir çerçevesi.

	Evrensel Tasarım	Herkes için Tasarım
Tanım	Evrensel Tasarım, adaptasyon veya özel tasarım ihtiyacı olmadan mümkün olan en geniş kullanıcı kitlesi tarafından kullanılabilen ürünlerin, ortamların ve sistemlerin tasarımını ifade eder. Bu, kapsayıcılığı vurgular ve engelli bireyler, yaşlılar ve farklı yeteneklere sahip bireyler de dahil olmak üzere kullanıcıların çeşitliliğini dikkate alır. (Mitrasinovic, 2008); Steinfeld ve Maisel, 2012)	Herkes İçin Tasarım, yaş, yetenek veya diğer özelliklere bakılmaksızın herkesin kullanabileceği, erişilebilir ve kullanılabilir ürünler, hizmetler ve ortamların yaratılmasını teşvik eden bir kavramdır. Bu kavram, yaşlanan bir nüfusun ihtiyaçlarına cevap verme ve sosyal dahililiği teşvik etme amacıyla Avrupa'da bir girişim olarak ortaya çıkmıştır. (Pullin, 2011)
Prensip	Tasarım sürecini rehberlik etmek ve geniş bir kullanıcı kitlesi için adil, esnek, basit ve sezgisel çözümler yaratmak amacını taşır.	Fiziksel tasarım düşüncelerini kapsamanın ötesine geçer; aynı zamanda ulaşım, iletişim ve teknoloji gibi çeşitli alanlarda erişilebilirlik ve kapsayıcılığı destekleyen yasalar, standartlar ve politikalara odaklanır.

Evrensel tasarımın kökenleri, 20. yüzyılın ortalarında özellikle erişilebilirlik konularında farkındalık oluşması ile başlamıştır. Bu terim ilk olarak, mimar ve tasarımcı Ronald L. Mace tarafından 1980'lerin başında kullanılmaya başlanmıştır (Mitrasinovic, 2008). Mace, engelli bireylerin yaşamlarını kolaylaştırmak ve toplumsal katılımlarını artırmak amacıyla tasarımın herkesi kapsamaması gerektiğini savunarak bu konsepti vurgulamıştır. Erişilebilirlik kavramı, engellilik, tasarım ve şehirciliğe yönelik tutumlar değiştikçe 20. yüzyıl boyunca önemli bir evrim geçirmiştir. Yirminci yüzyılın başlarında büyük ölçüde basamaklar veya dar kapılar gibi fiziksel engellerin olmaması olarak görülmekte, binaları ve alanları daha erişilebilir kılmak için bu engellerin kaldırılmasına odaklanmaktadır. 20. yüzyılın ortalarına gelindiğinde engelli hakları hareketi ivme kazanmış ve

erişilebilirlik kavramı sosyal ve çevresel faktörleri de içerecek şekilde genişletilmiştir. Her türden insan tarafından kullanılan bina ve çevreleri söz konusu olduğunda, evrensel tasarıma giden yol, bina kullanıcıları piramidiyle birlikte şema Şekil 2'de gösterilmiştir (Goldsmith, 2007). Tüm potansiyel kullanıcıların ihtiyaçlarını rahatlıkla karşılayacak bir bina için, bir sıradan diğerine ilerleyen mimar, normal düzenlemenin konaklama parametrelerini genişletmeye ve bunu yaparak engelli insanlar için özel düzenleme yapılması ihtiyacını en aza indirmeye çalışır. Amaç, hiç kimsenin mekansal engellilik - bir mekan ya da mekanın bir bileşeninin tasarlanma şekli nedeniyle kullanamama ya da çok zor kullanma - bağlamında mekansal ayrımcılığa maruz kalma tehdidi altında olmamasını sağlamaktır.



Şekil 2. Bina Kullanıcı Piramidi (Goldsmith, 2007).

“Herkes için tasarım” prensipleri, tasarım sürecinde engelli bireyleri, yaşlıları, farklı yeteneklere sahip bireyleri, çocuklar vb. her türlü kullanıcıyı dikkate alan geniş bir kullanıcı kitlesini kapsamayı hedefler. Bu prensipler tasarımın esnek, erişilebilir ve kullanıcı dostu olmasını sağlar. Bunu sağlayan temel tasarım yaklaşımları şu şekilde sıralanabilir (Mace vd, 1997);

**Eşitlik:** Geniş kullanıcı yelpazesinin ihtiyaçlarını dikkate alarak herkes için eşit fırsatlara erişimi sağlanmalıdır. Tüm kullanıcılar eşit şekilde deneyimler sağlamak hakkına sahip olurlar.

**Kullanımda Esneklik:** Tasarım geniş bir bireysel tercih ve yetenek yelpazesini barındırır. Farklı ihtiyaçlar ve tercihlerle uyum sağlayacak esnekliğe sahip olmalıdır. Bir mekanı kullanacak her türlü kullanıcı veya kullanıcı grupları farklı şekillerde kullanabilmelidir.

**Basitlik ve Anlaşılabilirlik:** Tasarımın kullanımı, kullanıcının deneyimi, bilgisi, mevcut konsantrasyon seviyesinden bağımsız olarak kolay anlaşılabilir olmalı, yani mekan kullanımında karmaşıklığı en aza indirmelidir. Bunun sağlanması için mekan konfigürasyonundan malzeme seçimine kadar hassas bir tasarım süreci ve uygulaması geliştirilmelidir.

**Algılanabilir Tasarım:** Kullanıcılara bilgi sağlama yöntemleri, farklı duyuşsal yeteneklere sahip bireyler için anlamlı olmalıdır. Örneğin, işitsel ve görsel bilgilerin her iki şekilde de sunulması

**Hata Toleransı:** Tasarım, tehlikeleri ve kazara ve istenmeyen eylemlerin olumsuz sonuçlarını en aza indirmelidir.

**Düşük Fiziksel Çaba Gereksinimi:** Tasarım, kullanıcının fiziksel çabasını en aza indirmeli ve kullanımı mümkün olan en kolay hale getirmelidir. Bu özellikle yaşlı veya fiziksel olarak kısıtlı bireyler için önemlidir.

**Mekan Kullanımında Uygun Ölçüler:** Tasarım, farklı vücut tipleri, kuvvet seviyeleri ve hareket kabiliyetleri göz önüne alacak şekilde boyut ve mekân kullanımı içermelidir.

### “Herkes için Tasarım”: Standartlar, Dönüm Noktaları ve Mekansal Planlama İlkeleri

Adil bir değerlendirme ve seçme için belirli standartlar veya ilkeler oluşturulması gereklidir. Bu standartlar, ihtiyaçlara ve olanaklar doğrultusunda karşılanması gereken ideallerin veya gerekliliklerin belirlenmesinde temel teşkil eder. Her eylem planı belirli hedefleri, bunlara ulaşmak için stratejileri ve ilerlemeyi ölçmek ve değerlendirmek için yöntemleri içermelidir. Bu planlar aynı zamanda yerleşik standartlar ve kılavuz ilkelerle de uyumlu olmalıdır.

Gerek kamusal amaçlar için gerekse yaşam alanları için olsun, binaların tüm kullanıcıların gereksinimlerini dikkate alan bir yaklaşımla tasarlanması gerekir. Bu bağlamda herkes için tasarım ilkeleri ve kriterleri standartlar olarak belirlenmiştir. Tasarımda erişilebilirlik kriterlerinin ve gerekçelerinin anlaşılması, çeşitli çalışmalardan elde edilen beceriler ve erişilebilir uygulamalarla ilgili tasarım deneyimi, uygulayıcıların her türlü tipolojinin projelendirme koşullarına uygun yaklaşımlar geliştirmeyi ve kullanmayı sağlayacaktır.

Mimari Engeller Yasası (1968), 1973 tarihli Rehabilitasyon Yasası'nın 504. Bölümü, Adil Konut Yasası Değişiklikleri (1988) ve Engelli Amerikalılar Yasası (1990) gibi erişilebilirlik yasaları, yapı çevrenin engelli insanlara karşı ayrımcılık yapmamasını sağlamak için asgari gereklilikleri belirlemektedir. Erişilebilirlik yasaları ile ilgili deneyimler Ron Mace, Ruth Hall Lusher ve diğerlerinin (Bednar 1977; Lusher ve Mace 1989; Welch 1995) yapı çevrenin tasarımında “evrensel tasarım” olarak adlandırdıkları farklı bir yaklaşımın gerekliliğini fark etmelerine yol açmıştır. Bu yeni yaklaşımın öncülü, çevrenin, yasaların ayrımcılık yapmama temelinde gerçekçi bir şekilde zorunlu kılabileceğinden çok daha erişilebilir olabileceğiydi.

Geniş bir yelpazedeki insanlar için işlevin iyileştirilmesine daha fazla önem verilirse, engelli insanlar için kullanılabilir bir dünyanın norm haline geleceğini savundular. (Steinfeld ve Maisel, 2012).

Erişilebilirliğin gelişimindeki en önemli kilometre taşlarından biri 1990 yılında Engelli Amerikalılar Yasası'nın (ADA) kabul edilmesidir. Bu yasa, istihdam, ulaşım, kamusal konaklama ve hizmetlerde engelli bireylere karşı ayrımcılığı yasaklamıştır. ADA'nın binaların ve kamusal alanların tasarımı üzerinde önemli bir etkisi olmuştur. Tasarımcıların otoparklar, kaldırımlar, asansörler ve kapı kolları da dahil olmak üzere yapı çevrenin tüm yönlerinde erişilebilirliği dikkate almalarını gerektirdi.

Bir diğer önemli gelişme de Don Norman'ın “The Design of Everyday Things” adlı kitabını (ilk baskısı 1988'de olmak üzere) yayınlamasıdır. (Norman, 2013). Norman bu kitapta, geleneksel erişilebilirlik anlayışlarına meydan okuyarak, iyi tasarımın, bireylerin yeteneklerinden bağımsız olarak herkes için erişilebilir olması gerektiğini savunmuştur. Bu

çalışmaları, erişilebilirliğin sadece fiziksel engellerin kaldırılması değil, aynı zamanda tüm bireyler için sezgisel ve kullanıcı dostu ortamların oluşturulması gerektiği fikrinin benimsenmesine katkı sağlamıştır.

Birleşmiş Milletler Genel Kurul tarafından 2006 yılında “Birleşmiş Milletler Engelli Hakları Sözleşmesi” kabul edilmiştir. Önceden var olan insan hakları sözleşmeleri engelli bireylerin haklarını teşvik etmek ve korumak için önemli bir potansiyel sunsa da bu potansiyel kullanılamamaktaydı. İsveç, Danimarka, İngiltere ve ABD gibi ülkelerin yanı sıra gelişmekte olan ülkelerde de engelli bireyler insan haklarından mahrum bırakılmaya ve toplumun çeperlerinde tutulmaya devam ediyordu. Sözleşme, devletlerin “tüm engelli bireylerin tüm insan haklarından ve temel özgürlüklerden tam ve eşit şekilde yararlanmasını teşvik etmek, korumak ve sağlamak ve onların doğuştan sahip oldukları onura saygı gösterilmesini teşvik etmek” konusundaki yasal yükümlülüklerini ifade etmektedir.

Son yıllarda, ‘insanlar için sokaklar’ ve “bir mekan olarak sokaklar” gibi söylemler, kentsel tasarımında insanları ön plana çıkaran kavramlardır. Bu bağlamda farklı tür kullanıcıları ve nasıl hareket ettikleri, mekanı nasıl deneyimlediklerinin göz önünde bulundurulması gerekir. Yaya kullanımının erişilebilir olmasını sağlamak, yolların tasarımı ve işletim yönergelerini karşılamak kadar önemlidir (Mehta, 2019).

Bu standartlardan ADA dışındaki diğer önemli standartlar; Dünya Engelliler Birliği tarafından (WDU) tarafından oluşturulan Engelli bireyler için Evrensel Standartlar Rehberi ve Brezilya Teknik Standartlar Birliği (ABNT)'dir. Buradaki mekan ile ilişkili standartlara dair bazı detaylar ve karşılaştırmaları Tablo II'de gösterilmiştir.

**Tablo II: Kaldırım ve rampalara ilişkin standartların kıyaslanması (Yazar tarafından Mwakat (2023)'e göre oluşturulmuştur).**

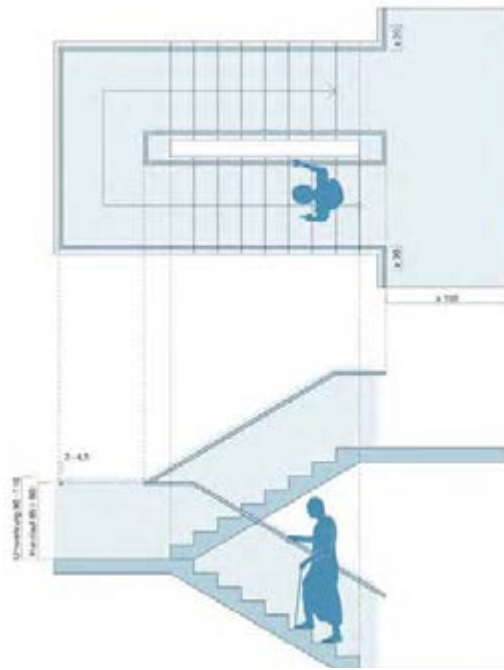
	WDU	ADA	ABNT
<b>Kaldırım genişlikleri</b>			
Düzlükler	1.5 m – 2 m (en az)	0.915 m (en az)	0.9 m – 1.8 m (en az)
Dönüşler	1.5 m	0.915 m – 1.065 m (en az)	0.9 m – 1.05 m (en az)
Kaldırım Yükseklikleri	15 cm (en fazla)	13 cm (en fazla)	-
Rampaların Eğimi	2% <eğim< 6%	eğim< 5%	3% <eğim < 5%
<b>Rampa Genişlikleri</b>			
Düzlükler	≥ 0.9 m	≥ 0.915 m	≥ 0.9 m
Dönüşler	≥ 0.9 m – 1.4 m	≥ 1.22 m	≥ 0.9 m

Alman Standartları da içerikleri ile engelli bireylerin mekansal tanımlamaları için (DIN) önemli bir kaynaktır.

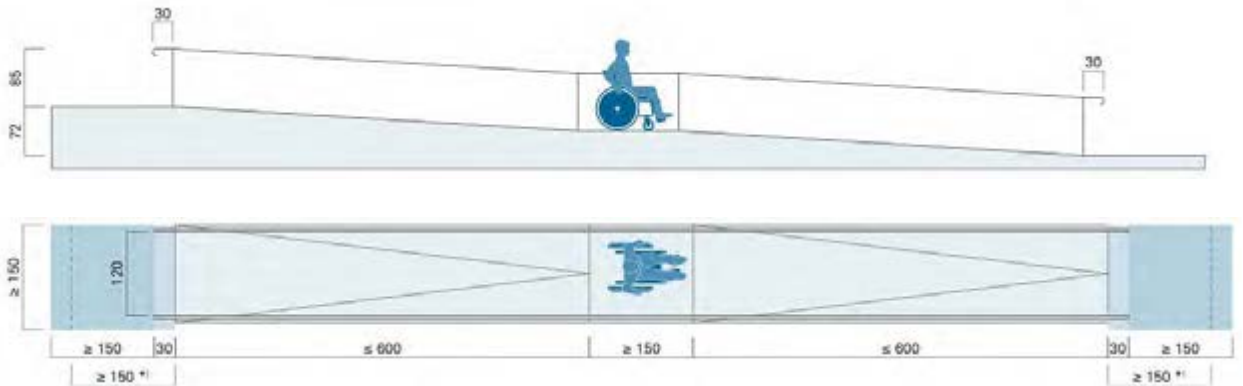
Planlama noktasında erişilebilirlik ile dikkat edilmesi ilgili dört temel ilke vardır. Bunlara odaklandıktan sonra, evde yaşamın her aşamasında iyi bakıldığını hissetmek kolaydır:

• **Tüm yaşam alanı boyunca basamaksız, düz erişim:** Erişilebilirliği sağlamak için, tekerlekli sandalye, bebek arabası, baston vb. destekler düşünülmelidir. Dikey sirkülasyonun zorunlu olduğu durumlarda asansör ve rampalar gereksinimleri sağlayarak tasarlanmalıdır. Bunun yanı sıra ergonomik ve kolay kullanım için merdiven ölçüleri (mekansal ölçüler, basamak yükseklik ve genişlikleri) de dikkate alınmalıdır (Şekil 3).

Rampalar; yürüme engelli bireyler, tekerlekli sandalye kullanıcıları ve puset kullanan bireylerin engelsiz bir şekilde yükseklikleri aşmalarına olanak tanıyan rampaların planlanması için ideal eğim % 3 olmalıdır. En yüksek eğim %6 olacak şekilde tasarım yapılabilir. Bunun yanında kullanılabilir rampa genişliği en az 1,20 metre olmalı ve rampa uzunluğu maksimum 6 metre olduğunda, en az 1,50 metre uzunluğunda bir ara sahanlık eklenmelidir. Rampa boyunca, 3,5 cm ile 4 cm çapındaki korkuluklar her iki tarafına da 0,85 metre ile 0,90 metre (DIN 18040 taslağına göre) yükseklikte monte edilmelidir ve sahanlık yüzeyinin 30 cm üzerine uzanmalıdır. Rampanın başında ve sonunda manevra alanları, en az 1,50 metre x 1,50 metre boyutlarında olmalıdır. (Şekil 4).



Şekil 3. Bariyersiz Merdiven Tasarımı (Jocher ve Lock, 2012).

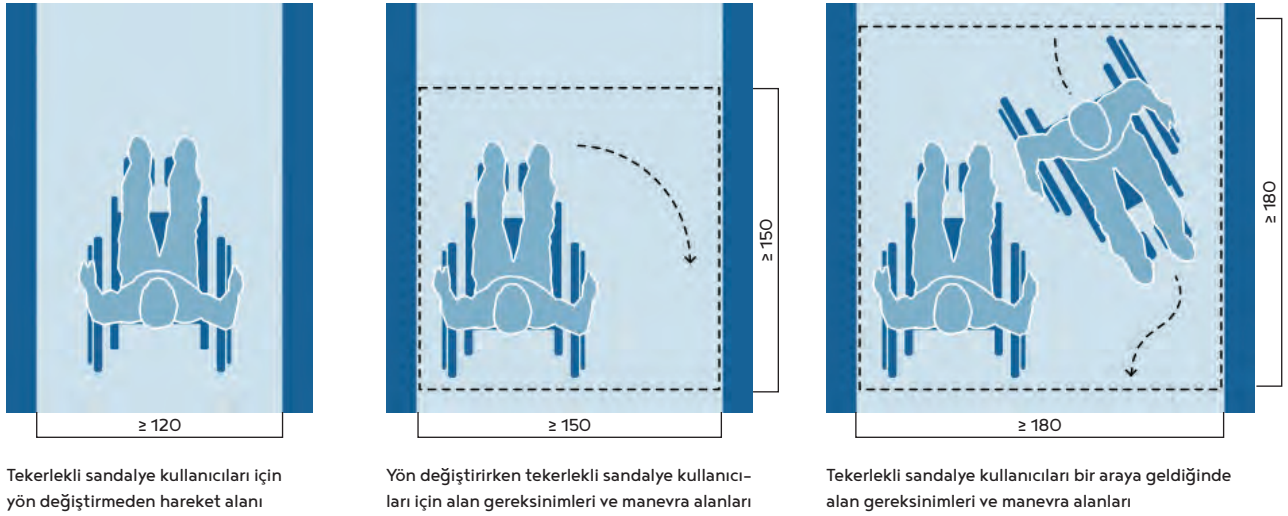


Şekil 4. Bariyersiz Tasarım İçin En Fazla %6 Eğimle Rampa Ölçüleri (Jocher ve Lock, 2012).

• **Geçişler için yeterli mesafe genişliği:** Dönmek için en az bir kez 150 x 150 cm'lik bir manevra alanı sağlanmışsa 120 cm'lik bir koridor genişliği yeterlidir; uzun koridorlarda bu manevra alanı en az her 15 m'de bir sağlanmalıdır (DIN 18040). Her odada ve koridorlarda dönüş alanı olarak 150 x 150 cm'lik manevra alanı bulunmalıdır (Tablo III). Bu,

tekerlekli sandalye kullanıcılarının sadece ileri veya geri hareket ederken kısıtlama olmaksızın kullanabilecekleri odalar için geçerli değildir. Tekerlekli sandalye kullanıcılarının karşılaşma alanları için en az 180 cm x 180 cm'lik bir manevra alanı bulunmalıdır.

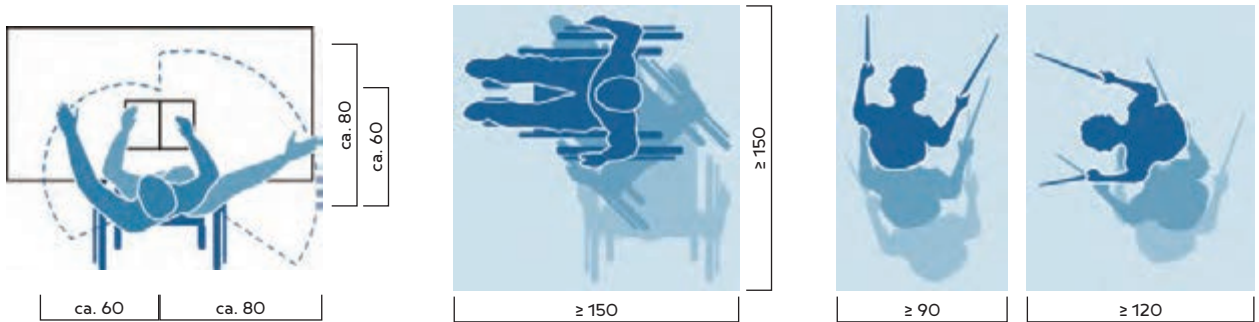
**Tablo III: Tekerlekli Sandalye Kullanımında Mekan Gereksinimleri (Jocher ve Loch, 2012).**



• **Stratejik alanlarda hareket kabiliyetleri ve manevraları:** Tekerlekli sandalye gibi araçların hareket alanları

için minimum 150 cm çapında hareket alanları sağlanmalıdır (Tablo IV).

**Tablo IV: Verimli Hareket İçin Manevra Alanları (Jocher ve Loch, 2012).**



Yatay kavrama alanı, sol kısıtlı, sağ kısıtlanmamış üst vücut hareketliliği ile odalarda (90 cm) ve mobilya önünde (120 cm) minimum hareket alanı

Tekerlekli sandalyeler için minimum manevra alanı

Odalarda (90 cm) ve mobilyaların önünde (120 cm) minimum manevra alanı



- **Çalışma Yüksekliği ve Erişim Alanı (80 ile 105cm):**

Kapı kolları, ışık anahtarları, pencere kolları ve benzerleri gibi tüm kullanım elemanları, bitmiş zeminin üst kenarından ortalama 85 cm optimum kullanım yüksekliğine monte edilmelidir. Tüm kullanım cihazlarının doğrudan erişilebilirliği, standart mobilyaların sapma boyutları ve her şeyden önce banyo ve mutfak ekipmanlarının erişilebilirliği, kullanım yüksekliğine ek olarak dikkate alınmalıdır.

Erişim Alanı: Bir kişinin erişim mesafesi büyük ölçüde üst bedeninin hareketliliğine bağlıdır. Vücudunun üst kısmının hareket kabiliyeti kısıtlanmamış bir yetişkinin yatay erişim mesafesi yaklaşık 80 cm'dir; hareket kabiliyeti kısıtlı olan bir yetişkinin erişim mesafesi ise çok daha az olabilir.

- **Yönlendirme, Renkler Ve Kontrast, Şekil ve Malzemeler:**

Normal görüşe sahip kişiler yön bulma için yüzde 90'a varan oranda görsel bilgi ve sinyal kullanırlar. Daha güçlü renk sinyalleri ve kontrastlar görme engelli insanlar için çok önemlidir. Bilginin aynı anda iki farklı duyu tarafından algılanabilecek şekilde "iki duyu prensibine" göre iletilmesi de mantıklıdır. Görme engelli kişiler için, özellikle dokunsal unsurların ve/veya akustik sinyallerin kullanılması, ilgili ek iletişim seçenekleri sunar. Öte yandan, işitme bozukluğu olan kişiler, ciddiyet derecesine bağlı olarak akustik-görsel veya tamamen görsel yönlendirmeye de bağımlıdır. Özellikle çocuklar ve yaşlılar farklı seviyelerde ince motor becerilerine sahip olduklarından, ekipman unsurlarının tasarımı özel bir önem taşımaktadır. (Joher ve Loch, 2012, Voord ve Wegen, 2005). Bu nedenle kapı kolları, tırabzanlar ve tutunma raylarının ergonomik olarak elin şekline uyarlanması ve keskin kenarlı, köşeli veya çok sert olmaması tavsiye edilir.

- **Kapılarda Hareket Dizileri:** Tekerlekli sandalye kullanıcısı kapı koluna yaklaşmak için kapının her iki yanında 50 cm'lik bir hareket alanına ihtiyaç duyar ve bu alanın yapısal olarak kısıtlanmamış olması gerekir. Bu ölçü, kapının kanatlı ya da sürgülü kapı olmasına bakılmaksızın geçerlidir; ikincisinin kullanımı tekerlekli sandalye kullanıcısı için genellikle daha kolaydır.

- **Ağaclar, Tabelalar ve Kent Mobilyaları:** Kent mobilyaları, yayaların hareketini kanalize ettikleri gibi, aynı zamanda araçların istenmeyen trafiğini yürüyüş yollarından ayırmak için sembolik bir bariyer görevi görürler. Büfeler/satıcılar, gazete kutuları, çiçek arabaları, oturma bankları vb. gibi kent mobilyalarının yerleşimi yaya yollarının kenarlarında olmalı, yaya trafiğinin akışını engellemeyecek şekilde servis şeridi çizgisinin altına kesintisiz tek bir çizgi halinde yerleştirilmelidir. şekil11'de yürüyüş yolu üzerindeki servis şeridi alanını görebiliriz.

- **Yaşam Çevrelerindeki Yaya Yollarında Güvenlik:**

Yaya geçidinin genişliği, bisiklet yolu gibi açık alanlardaki

patikaların her iki tarafını çevreleyen ve potansiyel tehlikelere karşı uyarıcı bir güvenlik bandı da içermelidir. Güvenlik bandı veya sınırı, görme engelli veya kör kişilerin yaya trafiğinde güvenli bir şekilde hareket edebilmelerini sağlamak için farklı bir dokuya sahip olmalı ve ana yürüyüş yoluna zıt renkte olmalıdır. Tüm yayaların güvenli bir şekilde seyahat edebilmelerini sağlamak için yürüyüş yolu yüzeyi düz olmalı ve ızgaralar, zemin mantarları ve otopark zincirleri gibi engellerden arındırılmış olmalıdır.

## Konut Alanlarında "Herkes için Tasarım": Bir Değerlendirme Yöntemi

İnsanların yaşam alanları bir uzantısı olarak konut çevreleri bir şehri deneyimlediği en önemli kamusal alanlardır. Yürünebilirlik, mahalle paradigmasının en önemli göstergelerindedir. Bu alanlarda yaya kullanımının erişilebilir olmasını sağlamak, yolların tasarımı ve işletim yönergelerini karşılamak kadar önemlidir (Mehta, 2019). Sokaklar, kamusal yaşamın bir parçası olarak sosyal, ekonomik ve hatta siyasi etkileşime katkıda bulunan olanaklar sağlar. Kentsel dokuda uyum ve dinamizm sağlayarak faaliyet kalıpları ve sosyal yaşam üzerindeki daha geniş rolleri ve etkileri nedeniyle fiziksel geçiş yollarından daha fazlasıdır. (Mohammad ve Hatipoglu, 2022) Bu bağlamda farklı tür kullanıcıları barındırır ve bu kullanıcıların nasıl hareket ettikleri, mekanı nasıl deneyimledikleri tasarımı göz önünde bulundurulması gereken unsurlardandır.

Düzenli kullanıcılar ve ziyaretçiler hedeflerine ulaşmakta zorluk çekmiyor, öngördükleri faaliyetlere katılabiliyor ve amaçları için gerekli tesisleri kullanabiliyorlarsa erişilebilirliği iyi olarak tanımlayabiliriz (Voordt ve Wegen, 2005). Bir şeyin anlaşılabilmesi için açık, net ve kesin olması gerekir ki bu çok önemlidir. İyi tasarlanmış bir binada, işaretler veya soyut semboller ve sembolik mekansal rehberlik içeren bir yön bulma sistemi vardır. Yaşam alanlarında mikro ve makro ölçeklerde değerlendirmeye temel oluşturmak için, incelenen literatür doğrultusunda erişilebilirliği iki bileşene ayırabiliriz (Voordt ve Wegen, 2005):

- Ulaşılabilirlik, kullanıcılar ve ziyaretçiler için binaya erişimin sağlanma kolaylığı.
- Kullanılabilirlik, insanlara bina içinde hareket etme ve kendilerine yönelik oda ve hizmetlerden yararlanma imkanı sağlama kolaylığı.

"Herkes için tasarım" veya "evrensel tasarım" kavramlarının fiziksel ve zihinsel kapasite veya sınırlamalara bakılmaksızın, yapılı çevrenin herkes tarafından erişilebilirliği ve kullanılabilirliği için kullanılan kavramlar olduğu göz önünde bulundurulduğunda birçok aktivite örüntüsünün

düşünülmesi gerekir. Bazı insanlar hareket yardımcıları kullanır, bazıları bir puset arkasında yürür veya ağır çantalar veya bagajlar taşır. Herkes yapılı çevreyi eşit ve bağımsız bir şekilde kullanabilmelidir ve bu alanlar kullanıcı dostu bir yaklaşımla ergonomik bir şekilde tasarlanmalıdır (Preiser ve Ostroff, 2001). Örneğin, düşme gibi kazaları önlemek için kaygan ve engebeli zeminlerden kaçınılmalıdır.

Evrensel tasarım, iç mekanlarda çalışma yüzeyleri, duvar dolapları ve görme veya işitme engelli kişiler için tesisler için optimum yükseklik, kapılar ve koridorlar için gereken minimum açık geçişler, özellikle bagajlı ve tekerlekli ekipmanlı kişilerin dönmesi için gereken yeterli dönüş yarıçapı ve dikey erişilebilirlik (örneğin rampalar ve asansörler) ile ilgili bazı boyutsal kriterleri dikkate almalıdır. Tehlike durumunda hızlı ve güvenli çıkış yollarının planlanmasının yanı sıra yangın, ambulans ve diğer acil durum hizmetlerine erişim açısından da büyük önem taşımaktadır. İyi ve güvenli bir araç-yaya konsepti, dolaşımın kalitesi ve kolaylığı için çok önemlidir. Yayaların, özellikle de çocukların, hareket kabiliyeti kısıtlı kişilerin ve yaşlıların ihtiyaçlarına, bisikletlileri kolaylaştıracak önlemlerle birlikte özel önem verilmelidir. Araç ve yaya hareket konseptleri için güzergahlar, amaçlanan tüm kullanıcılar için kolaylık, emniyet ve güvenlik sağlamalıdır. Güzergahların bölümleri ve hiyerarşisi net olmalıdır. Alexander vd. 1977’ye göre açık merdivenler iç merdivenlerden daha harikadır, çünkü dışarıyla doğrudan bağlantıları vardır ve canlı görünürler; iç merdivenler ise üst katlar ile sokağın yaşamı arasındaki bağlantıyı çok büyük sosyal zararlar verebilecek ölçüde azaltır.

Erişilebilirliğin bir de psikolojik boyutu vardır. Bu, binayı çekici ve kullanışlı kılan, binaların ve açık alanların ve insanlar için ortak odaların davetkar potansiyelidir. Konut alanının kullanılabilir ve bilişsel bir yer olması veya insanların yollarını kolayca bulabilmeleri mimarlar ve planlayıcılar için bir endişe kaynağı olmalıdır. Erişilebilirliğin dikkate alınması teknik bir konu olduğu kadar yasal bir konudur. Çalışmada yaşam alanlarında mikro ve makro ölçeklerde erişilebilirlik ve dolaşımın analizi için genel, araçlar için, yayalar için ve konuta erişim için belirlenmiştir. Kriterler Konya ve Viyana durum çalışmalarının değerlendirildiği Tablo V’de belirtilmiştir.

## Durum Çalışmaları: Analiz ve Değerlendirmeler

### Viyana: “Bizimle Yaşamak”

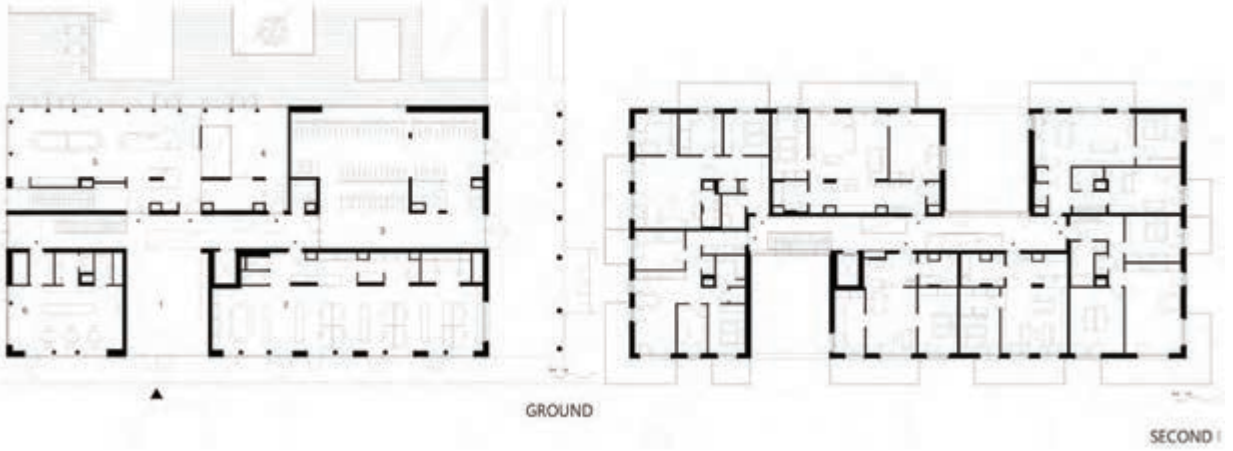


Şekil 5. Bizimle yaşamak konut ve oyun alanı (solda) (Einszueins Mimarlık Ofisi).



Şekil 6. Bizimle yaşamak konut çevresi (sağda) (Einszueins Mimarlık Ofisi).

Viyana’nın ikinci bölgesindeki Nordbahnhof alanında yer alan sosyal konut, iki bina yapısında iki farklı yaşam alanı sunmaktadır (Şekil 5, Şekil 6). Bunlardan biri olan (bizimle yaşamak), binası katılım ve sakinler arasındaki iletişime odaklanmaktadır. Bina bir sosyal konut projesi olarak tasarlanmıştır, 2014 Mimarlık ve Sürdürülebilirlik Devlet Ödüllü Proje olması mimari nitelikleriyle örnek bir proje olmasının bir göstergesidir. İşbirliği fikri ve konsepti Wohnprojekt Wien’e (Viyana Konut Projesi - Sürdürülebilir Yaşam Derneği) aittir. Bu proje, endişelerini kendi ellerine almak isteyen küçük bir grup insanla başladı. Girişimcilerden biri olan Heinz Feldmann jüri turunu şöyle anlatıyor: “Gruba bir soru içeren bir e-posta gönderdik: CO2 emisyonlarımızı ve ekolojik ayak izimizi azaltırken sosyal bir toplum hayatı içinde nasıl iyi yaşayabiliriz ve bunu kentsel bir ortamda nasıl yaratabiliriz?” (Federal Ministry of Agriculture, Forestry, Environment and Water Management, 2014). Bu bakış açısının ardından, bir düzine ilgili kişi bir dernek kurdu. Proje, “Raum&Kommunikation” ofisi, kar amacı gütmeyen toplu konut kooperatifi Schwarzatal, Superblock ve Einszueins planlama ekipleri ile birlikte başladı.



**Şekil 7.** “Bizimle Yaşamak” giriş kat planı (sol), ikinci kat planı (sağ). (Einszueins Mimarlık Bürosu Arşivi).

Katılımcı ve sürdürülebilir mimarinin ötesinde proje, otopark alanının verimli kullanımını sağlayan “Araç paylaşımı” gibi farklı konseptler getiren birçok başka fikri de entegre etmektedir. Bodrum katta bir garaj yerine kolektif odalar tasarlanmıştır. Zemin katta 116 bisiklet için bisiklet park alanları bulunmaktadır (Şekil 7). Bu tasarım yaklaşımları ile yürünebilirlik, bisiklet kullanımı gibi erişilebilirliği teşvik eden planlamalar gerçekleştirilmiştir. İki konut bloğu ortak odaları ve geniş açık alanı birlikte kullanmaktadır.

**Erişilebilirlik ve Dolaşım Konsepti:** Bina ve site içinde anlaşılabilir ve yeterli bir sirkülasyon konsepti bulunmaktadır. Bina içinde yatay ve dikey sirkülasyon elemanları yeterli ışık almakta, yatay sirkülasyonda komşular arasında diyalogu güçlendirecek donanımlar, dolaşıma engel teşkil edilmeyecek şekilde yerleştirilmiştir (Şekil 8). Engelli ve ailelerin günlük yaşamını destekleyen bebek arabalarına yönelik tekerlekli ekipmanların desteklenmesi için tasarım aşamasında önemli önlemler alınmıştır. Sekiz park yeri vardır; bunların altısı araç paylaşım sistemindedir. Araç

paylaşım sistemi kullanılarak ve bireysel bir yeraltı garajı bulunmayarak araç akışı en aza indirilmiştir. Bu da yürünebilirliği ve sağlıklı bir yaya-araç hiyerarşisini destekler. Bu otoparkın yanında 116 bisiklet için yer sağlayan bisiklet park yeri bulunmaktadır. Binanın önünde de bazı park yerleri bulunmaktadır. Hem taşıt trafiğinin sürdürülebilirlik bağlamında önlemlerle azaltılması, hem de planlamada yol hiyerarşilerinin sağlıklı tasarlanarak konut yakınına getirilmemesi ile kullanıcılar için tehlike olmayacak güvenli alanlar oluşturulmuştur. Bu da dolaylı olarak erişilebilirliği destekleyen bir tasarım yaklaşımıdır. Giriş, geniş alanı, bilgilendirme panoları, bina hizmetleri hakkında bilgi veren diyagramlar ve bir oyun ile rahat ve tanıdık bir atmosfere sahiptir. Bloklarda ve blokları çevreleyen açık tanımlamalar ve aykırı mimari elemanlar ve malzemeler net bir ayırım ve yönlendirme sağlar. Bina içerisinde ve çevresinde yeterli ışıklandırma ve yönelim sağlanabilmektedir. Binaların girişleri yer ile hemzeminde. Girişte manevralar için yeterli ve ferah bir alan mevcuttur, ve her türlü kullanıcının verimli kullanımını sağlamak için gerekli tedbirler alınmıştır.



**Şekil 8.** Giriş ve Dolaşım Alanları (Yazar Arşivi).



Şekil 9. Toki Konevi Konut Alanı (sol)(yazar arşivi) ve Normal Kat Planı (sağ) (Kaynak:Meram Belediyesi).

### Konya: Toki Konevi Konutları

Başbakanlık Toplu Konut İdaresi Başkanlığı (TOKİ) ve Belediye işbirliği ile hayata geçirilmiştir. (Şekil 9) Projenin 1. etabında 100, 150 ve 195 metre karelik dairelerden oluşan 23 blok daire yer almıştır. 2. etap ise bitişik arazide tamamen aynı konseptte inşa edildi. 10 ila 15 kat arasında değişiyordu. Birbirinin aynı olan toplu konut bloklarından meydana gelmiştir, bu tür konut uygulamaları Türkiye’de çok yaygın. Proje alanının konumu aşırı kalabalığın olmadığı sakin bir yerdir. Bölgede kentsel dönüşüm nedeniyle az katlı binalardan çok katlı yüksek binalara geçiş söz konusudur. Projenin sunduğu daire tipleri, bu tür büyük ölçekli bir konut projesinin sunması gereken çeşitliliği göstermektedir. Çok katlı konut yapısının yoğunluğu mahalleyi olumsuz etkilemekte, zemin kat ve bahçe ile iletişim zorlaşmaktadır.

Site kapalı güvenli bir sitedir. Geniş bir alan üzerine inşa edilen sitenin bahçesinde oyun alanları ve oturma yerleri bulunuyor. Projenin dikkat çeken bir özelliği de bahçelerde oynayan çocukların ve giriş çıkış yapan araçların

sirkülasyonunun belirgin ve net bir şekilde tarif edilmemiş olmasıdır (Şekil 10). Ayrıca bu sitelerin ciddi bir sorunu da araç ve yayaların aynı girişten bahçeye girip aynı yoldan devam etmeleridir ki bu durum güvenlik açısından uygun değildir. Bu durum, özellikle bir araç hareket halindeyken kolayca geçebilecek olan çocuklar için sorun yaratmaktadır.

**Erişilebilirlik ve Doluşım konsepti:** Tüm binalar birbirine benzemektedir ve aralarında belirli bir mesafe ile dağınık bir şekilde inşa edilmişlerdir, dolayısıyla alana girdikten sonra bir kayıp hissi yaratmaktadır. Yollar net bir şekilde tanımlanmamıştır ve herhangi bir yön levhası bulunmamaktadır. Ayrıca, tüm binalar birbirine benzediği için binaların kapı numaralarını göremeyen birinin yönünü bulması zordur. Yayalar ve bisikletliler için güvenlik eksikliği bir sorundur çünkü siteye girer girmez araç yoluna girmektedirler (Şekil 10). Araçların önlem olarak hızlarını azaltmaları için herhangi bir trafik işareti bulunmamaktadır ve yaya-arac yolu hiyerarşisi sağlanmamıştır. Çocuk oyun alanlarının olduğu yerler özelleşmemiş ve araçlarla ilişkisi düşünülmemiştir (Şekil 11).



Şekil 10. Site Çevresinde Yaya Ve Araç Hareketliliği



Şekil 11. Araç Yolu ve Oyun Alanı İlişkisi



Rampa varsa, maksimum %6 eğim, 120 cm net genişlik, bittiği yerde 150 x 150 cm hareket alanı var mı? Korkuluk yüksekliği 85 cm mi?		
Girişlerde ve koridorlarda tekerlekli ekipman için yeterli manevra alanı var mı?		
Görme veya işitme engelli kişiler için olanaklar var mı?		
Yangın, ambulans vb. hizmetler için erişim yeterli mi?		
İşlevler arasında yeterli ayırım ve belirleme var mı (örn. aydınlatma, tercih ve malzemeler)?		
Mimari unsurlar renklere veya malzemelere göre farklılaştırılmış mı (örneğin duvarlar ve tavanlar)?		
Algısal alanda arka plan ve öne çıkan nesnelere (Şekil-zemin ilişkisi şeklinde görülen bir ayırım/kontrast var mı? (örn. semboller ve harfler)?		
Mekânsal oryantasyonu ve tanınabilirliği/algınabilirliği desteklemek için renklerin ve malzemelerin işlevsel kullanımı var mı?		
Hareket konsepti, site içindeki araç akışını ve hızını en aza indirmeyi ve araç trafiğini engellemeyi amaçlıyor mu?		
<b>Araçlar</b>		
Güzergah hiyerarşisi açık mı?		
Yol, yer ve bina isimleri ve birim numaraları açık, görünür, okunaklı ve binalara göre uygun şekilde yerleştirilmiş mi?		
Rotalar proje sahası içindeki veya çevresindeki manzaralardan/kent imgelerinden yararlanıyor mu?		
Araç hızını kontrol etmek için uygun trafik kontrol önlemleri kullanılıyor mu?		
Yayaların güvenli rotalar kullanmasına yardımcı olmak için gerekli taşıt-yaya ayırımı sağlanmış mı?		
Acil durum veya servis araçları birimlerin veya dairelerin tüm ön kapılarına 30 m yaklaşabiliyor mu?		
Rotalar bisiklet kullanımını kolaylaştırıyor ve teşvik ediyor mu?		
<b>Yayalar</b>		
Kamusal alanlar açık, iyi aydınlatılmış ve sert yüzeyli yollarla birbirine bağlanıyor mu?		
Aydınlatma binalarla uygun şekilde ilişkilendirilmiş mi ve bakımı kolay mı?		
Kaldırımların yollarla kesiştiği yerlerde kaldırımlar alçaltılmış mı?		
Yaya yolları ve bahçe yolları en az 900 mm genişliğe sahip mi?		
<b>Konut Birimlerine Erişim</b>		
Yaya yolları ve bahçe yolları sağlam, düzgün, kaymaya dayanıklı bir yüzeye ve ayırt edici bir doku ve renge sahip mi?		
Ana yaya yolları ve erişim konumları için kaldırımlar alçaltılmış mı?		
Park alanlarından uygun tekerlekli sandalye erişimi sağlanıyor mu?		
Tüm eğimlerde dış kapılara kapı açılımda 1200 x 1200 mm açıklıkta düz bir platform sağlanıyor mu?		

## Tartışma ve Sonuç

- “Engelsiz” bir mekânsal çevre, mümkün olduğunca bağımsız yaşamak için temel ön koşuldur. Tüm bunlar göz önüne alındığında sürdürülebilir yaşam çevreleri için tasarım, her şeyden önce kapsayıcı olmalıdır. Hareket kısıtlamaları ve diğer bilişsel, fiziksel veya zihinsel bozukluklar yaşlılıkta daha sık ortaya çıksa da, genç insanlar da hastalık veya kazalardan geçici veya uzun süreli olarak etkilenebilir. Bu bağlamda sadece “norm dışı” insanlar özel çözümlerle damgalanmamalı, uygun “bütünleştirici planlama”, “evrensel tasarım” gibi tasarım yaklaşımlarının prensipleri dikkate alınarak yaşam alanlarının herkes için mümkün olduğunca erişilebilir olacak ve dışarıdan yardım almadan kullanılabilir şekilde tasarlanmalıdır.
- “Herkes için tasarım” ve “evrensel tasarım”, sadece engelli insanlar için değil, tüm insanların kullanımı için üretilen her şeyin erişilebilir, kullanışlı ve toplumun çeşitli ihtiyaçlarına uyarlanabilir olması, böylece erişilebilirliğin ve genel yaşam kalitesinin artırılması ilkesidir. Tüm ürünlerin ve yapı çevrenin, yaşı, yeteneği veya hayattaki statüsü ne olursa olsun herkes tarafından mümkün olan en üst düzeyde hem estetik hem de kullanılabilir olacak şekilde göze çarpmayan bir şekilde tasarlanmasını tanımlamak için kullanılan bir terimdir (Lusher ve Mace, 1989). Çalışmanın amacı, konut alanlarında sürdürülebilirliği de destekleyecek bu tasarım yaklaşımlarına dair bir farkındalık oluşturmak, karşılaştırmalı durum çalışması değerlendirmesi ile bu farkındalığı teoriden pratiğe taşımaktır.
- Bu amaçla, bu makalede çeşitli tasarım sorunlarına yönelik evrensel ve herkes için tasarım çözümlerine dair bir araştırma yapılmış, konut çevrelerinde farkındalık yaratmak ve kılavuz teşkil etmesi için kriterler belirlenerek bir çerçeve oluşturulmuştur. Kodlanmış evrensel tasarım değerlendirme kriterleri

şu anda mevcut olmasa da bazı uygulayıcılar evrensel tasarımın performansını değerlendirmek için yöntem ve ölçütlerin geliştirilmesinin önünü açmaktadır. Oluşturulan çerçeve doğrultusunda gerçekleştirilen karşılaştırmalı analizde, Viyana örneğinin, Konya örneğine göre erişilebilirlik, sürdürülebilirlik ve evrensel tasarım unsurlarını en üst düzeye çıkaracak şekilde uygulandığı görülmüştür. Viyana’daki çalışma, erişilebilir, evrensel ve sürdürülebilir tasarım hedeflerine ulaşmanın zor olsa da mümkün olduğunu göstermiştir ve bu bağlamda tasarımcılar için rehberlik edici bir niteliğe sahiptir. Ayrıca çok kez Dünya’nın en yaşanılabilir şehri seçilen Viyana’da bu bağlamda bir başarı olması tesadüf değildir. Bu başarının arkasındaki etkenlerden biri de planlamadaki bu hassasiyetlerdir.

- Sonuç olarak, iyi tasarlanmış binalarda özel ihtiyaçları olan bireylerinin düşünülmesi çok önemlidir, ancak bunun ötesinde amaç bu skalanın dışında gibi görünen çocuk, yaşlı, hamile, çocuklu vb. insanların tümünün konforlu ve güvenli bir şekilde yaşayabileceği alanlar oluşturmaktır. Konut alanının işaretler veya soyut semboller ve sembolik mekansal rehberlik içeren bir yön bulma sistemi, kullanılabilir ve bilişsel bir yer olması veya insanların yollarını kolayca bulabilmeleri, hatta araç trafiğini azaltacak dolaylı önlemler, mimarlar ve planlayıcılar için bir odak noktası olmalıdır. Sokaktan konutlara; konutların içerisindeki en ufak eylemlere kadar oluşan erişim serüveni, kullanıcılar için, motorlu taşıtlar, bisikletler ve toplu taşıma araçları ve yaya olarak uygun ve verimli erişimi sağlayacak altyapıya sahip olmalıdır. Erişilebilirliğin dikkate alınması teknik bir konu olduğu kadar yasal bir konudur. Bu bağlamda çeşitli politika/strateji ve kanunlarla önlemler alınmalı ve uygulamalarda yansımaları görülmesi çok önemlidir.

## Kaynakça

- Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı (t.y.). Erişilebilirlik İzleme ve Denetleme Yönetmeliği. <https://www.aile.gov.tr/eyhgm/mevzuat/ulusal-mevzuat/yonetmelikler/erisilebilirlik-izleme-ve-denetleme-yonetmeliği/>. Erişim: 28.12.2023.
- Alexander, C. (1977). *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction*. New York: Oxford University Press.
- Bednar, M. (1977). *Barrier Free Environments*. Stroudsburg, PA: Dowden, Hutchinson, and Ross. Inc., 1977.
- Danford, G. S. and J. Maurer 2005. “Empirical Tests of the Claimed Benefits of Universal Design.” Paper presented at the Proceedings of the Thirty-sixth Annual International Conference of the Environment Design Research Association. Edmond, OK: Environment Design Research Association, 123-128.
- Duncan, R. (2007). *Universal Design-Clarification and Development*. USA: Ministry of the Environment Government of Norway.
- Evcil, A.N. (2014). *Herkes İçin Tasarım Evrensel Tasarım*. İstanbul: Boğaziçi Yayınları.
- Federal Ministry of Agriculture, Forestry, Environment and Water Management. (2014). “Ein weiter Schritt über technische Werte Hinaus: Wohnhaus Wohnprojekt Wien, Wien Leopoldstadt.” In Editor(s) of the book (Eds.), *State Award 2014 Architecture and Sustainability (Staatspreis 2014 Architektur und Nachhaltigkeit)* (pp.22-23). Vienna/Austria.
- Goldsmith, S. (2007). *Universal design*. Routledge.
- Gossett, A., Gossett, A., Mirza, M., Barnds, A. K., Feidt, D. (2009). *Beyond access: A case study on the intersection between accessibility, sustainability, and universal design*. *Disability and Rehabilitation: Assistive Technology*, 4(6), 439-450.
- Jocher, T., Loch, S. (2012). *Raumpilot Grundlagen (Vol. I, Raumpilot)*. Ludwigsburg: Wüstenrot Stiftung.
- Leidner, R., Neumann, P., Rebstock, M. (2007). *Von Barrierefreiheit zum Design für Alle-Eine Einführung. Von Barrierefreiheit zum Design für Alle-Erfahrungen aus Forschung und Praxis. [Arbeitsberichte der Arbeitsgemeinschaft Angewandte Geographie Münster e.V.] Nr, 38, 1-9*.
- Lusher, R. H., Mace, R. I. (1989). *Design For Physical and Mental Disabilities*. *Encyclopedia of architecture*, 3, 748-763.
- Mehta, V. (2019). *Streets and Social Life in Cities: A Taxonomy of Sociability*. *Urban Design International*, 24, 16-37.
- Meşhur, H. F., & Yılmaz Çakmak, B. (2018). *Universal Design in Urban Public Spaces: The Case of Zafer Pedestrian Zone/Konya-Turkey*. *Iconarp International Journal of Architecture and Planning*.
- Mitrasinovic, M. (2008). *Universal Design*. In: Erlhoff, M., Marshall, T. (eds) *Design Dictionary*. Board of International Research in Design. Birkhäuser Basel. [https://doi.org/10.1007/978-3-7643-8140-0\\_290](https://doi.org/10.1007/978-3-7643-8140-0_290).
- Mohammad, S., Hatipoğlu, H. K. (2023). *Rethinking the Role of the Street: A Framework for Developing Liveable Streets in Urban Fabric of Turkey*. *A+ Arch Design International Journal of Architecture and Design*, 8(2), 129-140.
- Norman, D. (2002) *The Design of Everyday Things*. New York: Basic Books.
- Mwakat, B., (2023). *Towards Inclusive Urban Design: Promoting Design For All In Syria*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi).
- Öztürk, B., Kaya, N. (2012). *Evrensel Tasarım İlkelerinin KentSEL Mekan Tasarımına Entegrasyonu: İstanbul Örneği*.
- Preiser, W.F., Ostroff, E. (Ed.) (2001). *Universal Design Handbook*. New York: McGraw-Hill.
- Russell, L. 1999. *The Future of the Built Environment*. The Millennium Papers. London: Age Concern England.
- Steinfeld, E., Maisel, J. (2012). *Universal design: Creating inclusive environments*. John Wiley and Sons.
- Stineman, M. G., R. N. Ross, R. Fiedler, C. V. Granger, and G. Maislin. 2003. “Functional Independence Staging: Conceptual Foundation, Face Validity, and Empirical Derivation.” *Archives of Physical Medicine Rehabilitation* 84 (1): 29-37.
- Jacobs, J. (1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, New York.
- Pullin, G. (2011). *Design meets disability*. MIT press.
- Tural, O. (2016). *Yaşlılık, Yaşam Çevresi ve Evrensel Tasarım*. *Disiplinlerarası Yaklaşım, Sorunlar, Çözümler-2 İçinde* (489-502), Nobel Akademi Yayıncılık.
- Uslu, A. O., Güneş, M. (2017). *Engelsiz Kentler-“Herkes İçin Erişilebilir Kentler”*. *Uluslararası Peyzaj Mimarlığı Araştırmaları Dergisi (IJLAR)* E-ISSN: 2602-4322, 1(2), 30-36.
- Van der Voordt, D. J. M., Van Wegen, H. B. (2007). *Architecture in Use*. Routledge.
- Van der Voordt D. J. M., Van Wegen. H. B. R. (2005). *Architecture in use an introduction to the programming, design and evaluation of Buildings*. Architectural Press.
- Welch, P. (1995). *What is Universal Design*. *Strategies for Teaching Universal Design*, 1-4.