

TARİHİ ESERLERE ERİŞİLEBİLİRLİK: KONYA TARİHİ KENT MERKEZİ ÖRNEĞİ

Duygu İLKHAN SÖYLEMEZ¹

Öz

Bir tarihi eser, bir kültürün en önemli ayak izidir. O kültür hakkında bilgi edinmek ve bir ön bilgi alabilmek açısından tarihi eserler büyük önem arz etmektedir. Kültüre ilgi duyan ve o tarihi eserleri görmek isteyen her birey rahatlıkla ve özgürce bu yapıtları ziyaret edebilmelidir. Bu bakımdan engelliler ve hareket kısıtlılığı olan insanların da bu eserlere ulaşabilmesi gereklidir. Yapılacak düzenlemeler ve alınacak tedbirlerle çok büyük bütçe harcamalarına gerek kalmaksızın bu mekanlar erişilebilir hale getirilebilir. Bu araştırmada, Konya tarihi kent merkezi örneğinden hareketle tarihi eserlere erişilebilirlik sorunlar ve çözüm önerileri ele alınmıştır. Araştırma ile halen tarihi eserlere erişilebilirlik noktasında eksikliklerin olduğu ve bunun çözülmesine ilişkin olumlu adımlar ile her bireyin bu yapıtlara ulaşabileceği sonucuna varılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Erişilebilirlik, Kentsel Erişilebilirlik, Tarihi Eserlere Erişilebilirlik, Konya Tarihi Kent Merkezi

¹ Öğr. Gör. Dr., Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu, E-posta: duyguilkhan@gmail.com, ORCID: 0000-0002-5707-1542

İLKHAN SÖYLEMEZ, D.,(2020) Tarihi Eserlere Erişilebilirlik: Konya Tarihi Kent Merkezi Örneği. Sosyal Politika Çalışmaları Dergisi, "Erişilebilirlik" Özel Sayısı Cilt 1,165-191. DOI: 10.21560/spcd.vi.818720.

ACCESSIBILITY TO HISTORICAL MONUMENTS : CASE OF KONYA HISTORICAL OLD TOWN

Abstract

A historical monuments is the most important footprint of a culture. Historical artifacts are of great importance in terms of getting information about that culture and getting a preliminary information. Every individual who is interested in culture and wants to see those historical artifacts should be able to visit these works freely and freely. In this regard, people with disabilities and limited mobility should also be able to access these works. With the regulations to be made and the measures to be taken, these spaces can be made accessible without the need for huge budget expenditures.

In this article, based on the example of Konya historical city center, accessibility problems and solution suggestions to historical artifacts are discussed. With the research, it was concluded that there are still deficiencies at the point of accessibility to historical artifacts and that every individual can reach these works with positive steps to solve this.

Keywords: *Accessibility, Urban Accessibility, Accessibility to Historical Monuments and Structures, Konya Historical Old Town*

GİRİŞ

Sürdürülebilir bir toplum için anahtar gereksinimlerinden biri de toplumdaki her kesimin gündelik yaşama aktif olarak katılabilmesidir. Evrensel erişimle sağlanabilecek bu katılımın mekânsal olarak en sorunlu alanı, kültürel ve doğal miras içinde gündelik yaşama dahil edilen ve geçmişle çok yönlü somut bağlantılar kurulan tarihi çevrelerdir. Ulusal kültürün birer parçası olan tarihi çevreler ve içerisinde yer alan eserler, sadece ulusal kimliklerin birer parçası olmayıp, aynı zamanda uluslararası alanda da yeri doldurulamayan, gelecek nesillere aktarım yapabilecek önemli sahalardır. Özellikle kültürel miras yapıları, sürdürülebilir bir toplum ve gelecek için vazgeçilmez unsurlardır. Bunu sağlamak için de ortalama kullanıcı grubun gereksinimlerine göre şekillenen kent merkezleri bu sürdürülebilirliği neredeyse imkansız hale getirmektedir. Oysa ki herkes için erişilebilirlik sağlanırken, insanların tarihi çevreye, herhangi bir ayrımcılık yapmadan, bağımsız olarak, herkesle birlikte ve mümkün olduğu kadar eşit koşullarda erişimi esastır. 2005 yılında çıkarılan Engelliler Kanunu'nun geçişi ikinci ve üçüncü maddelerinde yer alan “Yapılı çevrede engellilerin erişilebilirliğinin sağlanması için planlama, tasarım, inşaat, ruhsatlandırma ve denetleme süreçlerinde erişilebilirlik standartlarına uygunluk sağlanır” hükmü uygulamada oldukça sınırlı düzeyde kalmıştır. Halbuki esas amaç, tarihi bir yapının korunması olmakla birlikte işlevine bağlı olarak erişilebilirliğinin, ziyaret edilebilirliğinin ve kullanılabilirliğinin nasıl sağlanacağı da olmalıdır. Dolayısıyla, tarihi çevrede herhangi bir erişilebilirlik düzenlemesinin daha başından korumacı bir tavırla reddedilmesi yerine düzenlemenin gerekliliğinin tartışılması, tasarıma ve mevcut dokuya değer katan çözümleri beraberinde getirilebilir. Üstelik bu çözümler kimi zaman yapıya fiziki bir müdahale olmadan da erişilebilirliği mümkün kılabilir (Tural, 2020: 66-67).

ERİŞİLEBİLİRLİK KAVRAMI

Erişilebilirlik kavramı, bir mekâna, hizmete veya hedef noktaya ulaşma anlamıyla tanımlanabilir. Somut olarak bir yere gitmek olarak ele alınabileceği gibi; soyut anlamda hedeflere varabilmek olarak da anlamlandırılabilir. Erişilebilirlik, farklı gereksinimleri olan kişilerin evlerinden çıkabilmeleri, başkalarına ihtiyaç duymadan rahatça çeşitli binalara ve açık alanlara

ulaşabilmeleri ve bunları kullanabilmeleri olarak da tanımlanmaktadır. Bütün bireylerin toplumsal yaşama katılabilmeleri için erişilebilirlik, yapılı çevrede de kent ölçeğinde gereken tüm fiziksel ve mimari tedbirlerin alınmasını kapsamaktadır (Şolt, 2019: 37).

Gündelik yaşamın geçtiği başta kamusal alanlar olmak üzere, dini mekânlar, sosyal alanlar gibi pek çok yerde herkes için eşit olanaklar sunulmalıdır. Bunun için de en önemli gereksinim erişilebilirliktir (Evcil, 2020:38).

Toplumumuzda erişilebilirlik kavramından anlaşılan yalnızca bedensel engelli bireyler için yapılan rampa ve görme engelliler için yapılan hissedilebilir yüzey olduğuyla ilgili yanlış bir algı vardır. Sabancı Üniversitesi tarafından 2013 yılında hazırlanan “Engelsiz Türkiye için: Yolun Neresindeyiz?” başlıklı rapora göre; engellilerin yaklaşık yüzde altmış yedisi kaldırımlara, yaklaşık yüzde altmışı yaya yolları ve geçitlerine, market, mağaza, lokanta, kamu binası banka ve pastane gibi yerlere erişememektedir (Elmacı, 2019:36). Dolayısıyla da kentlerdeki fiziksel düzenlemelerdeki ve uygulamadaki problemler nedeniyle, bireylerin yapı çevre ile ilişkisi sınırlanmaktadır. Tüm bireylerin kamusal hayatta eşit olarak var olabilmelerini sağlamak için yeni yapılacak mekân, yapı ve donatılarla beraber mevcut olan yapıların yeniden düzenlenmesi ve restorasyon yapılacaksa mevzuata uygun erişilebilir düzenlemeler yapılması gerekir (Kara, 2011: 70). Erişilebilirlik sadece fiziksel yada zihinsel engelli bir grubu değil, bireylerin yaşlılık, hastalık vb. farklı durumlarını da kapsayan haklarını ele almaktadır. Toplumun yaşam kalitesini arttırarak herkesin eşit fırsatlara sahip olmasını sağlamaktadır. Bu şekilde toplum yaşamının tüm alanlarına aktif olarak katılımın sağlanması sosyal devlet anlayışının da temelini oluşturmaktadır (Baş, 2011: 56). İnsan hakları sözleşmesinde erişilebilirlik kavramı farklı yönleri ile ele alınmış olup, genellikle özel gereksinime sahip bireylerin haklarını kullanabilmelerinin aracı olma işlevi yüklenerek kavramlaştırılıp, kültürel ekonomik ve sosyal haklar olmak üzere erişilebilirlik, zorunlu bir unsur olarak kabul edilmiştir (Çağlar, 2012: 545). Avrupa Konseyi tavsiye kararında (2003), erişilebilirliğin sınırları genişletilmiştir. Raporda sadece fiziksel çevrenin erişilebilirliği değil, fiziksel planlama, sosyal politika, bilgi ve iletişim teknolojileri, ulaşım gibi konularda da sağlanması gerektiği ifade edilmiştir (European Commission, 2003: 3-4).

Dolayısıyla da erişilebilirlik konusundaki çalışmalar incelendiğinde ise, erişilebilirlik:

Ürün ve Hizmete Erişilebilirlik: İnsan, toplum hayatının kendisine sunduğu imkan ve hizmetlerden faydalandığı, kendi hizmetlerini başkalarına sunduğu ölçüde sürdürülebilir bir toplum olmaktadır. Buna karşın özel gereksinime sahip kişiler, sağlık, eğitim gibi hizmetlere erişmede, çalışma hayatında yer bulmada, kültürel hayata katılmada pek çok problemle karşılaşmaktadır. Toplumsal yaşama katılamayan, seyahat edemeyen, gitmek istediği yere bağımsız olarak erişemeyen bireysel yeni sosyal çevrelere de girememekte ve iletişim kuramamaktadır. Bunun sonucunda da özgüvenini yitirmiş bir kişi olarak kendisini toplumdan izole eder. Herkesin kaliteli bir yaşam sürme hakkı olduğunu bilirse erişilebilirlikte o derece önem kazanmaktadır. Zira toplumda her bir bireyin eğitim, sağlık, istihdam, adalet, seyahat, sosyal ve kültürel etkinlikler gibi birçok noktada verilen hizmetlere ve sahip olduğu haklara hiçbir ayrıma uğramadan erişmesi gerekmektedir (Gümüş; 2011: 20).

Bilgi ve Bilişim Teknolojilerine Erişilebilirlik: Bilgiye erişim, günümüz çağdaş toplumların vazgeçilmez gereksinimlerinden biri olmuştur. Bilgi sadece insanların sosyal hayata katılmasına olanak sağlamakla kalmaz, aynı zamanda toplumla olan ilişkisini de güçlendirir. Bilgi deyince sadece teknolojik kaynaklara erişmek değil, tüm görsel ve yazılı kaynaklara da erişmektir. Bu kaynakların çoğu özel gereksinime sahip bireyler göz önüne alınmadan hazırlanmıştır. Zira bilgiye ulaşmak herkes için en temel haklardan birisidir (Akçalı, 2015: 26). Birleşmiş Milletler Engelli Haklarına ilişkin sözleşmede, engelli bireylerin bilgiye erişimini sağlamak için, hareket kolaylaştırıcı araçlara ve yardımcı teknolojilere ilişkin erişim bilgilerinin sağlanması gerektiği yönündedir (Resmi Gazete, 2009).

Ulaşımında Erişilebilirlik: Kent içerisinde en önemli konulardan biriside ulaşımın olmasıdır. Bir kentin yaşanabilirlik düzeyi kent için hareketliliğin rahatça sağlanabilmesi, erişilebilirliğin yüksek olması ile paraleldir. Kentlerde, fiziksel çevrenin planlama ve tasarım aşamalarında herkesin erişim ve kullanımına uygun olarak yapılması amaçlanarak tüm kullanıcı grupları düşünülmeli ve buna göre bir yaklaşım benimsenmelidir. Bireyin kent içinde bir noktadan

diğer noktaya olan hareketliliği tam ve erişilebilir olması için tüm yolculuğun engelsiz olması gerekir. Bu yolculuk zincirinde, evden kaldırıma/ yaya yoluna, kaldırımdan/ yaya yolundan ulaşım aracına, ulaşım aracından yaya yoluna, yaya yolundan da istenilen varış noktasına kadar tüm araçları ve şamaları kapsamaktadır (Gören, 2018: 19-21). Erişilebilir ulaşım için yaya yolları, yaya geçitleri, kaldırımlar, trafik lambaları, duraklar, ulaşım araçları, bilet alım noktaları, transfer merkezleri gibi ulaşım girdisinde yer alan noktaların bireylerin ihtiyaçlarına göre düzenlenip, erişilebilirliğin sürekliliği sağlanmaktadır. Düzenlemelerde engeli olmayan ve yeterli hareket alanı, engeli olmayan ve uygun döşeme yüzeyi, engeli olmayan ve yeterli genişlik, engeli olmayan ve yeterli yükseklik, gerekli yönlendirme, uyarma işaretlemeleri, yeterli ve gerekli mekânsal kullanma donatıları gibi tasarım girdileriyle yapılmaktadır (Özürü ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü, 2011).

Bina ve Açık Alanlara Erişilebilirlik: Kentsel mekânlar, özel mülkiyet kapsamındaki mekânların haricinde, tüm kent halkı tarafından erişilebilen ve kullanılabilen ortak alanlardır (Ayataç, 2018: 29). Kentleşmenin gereği olarak toplumun tüm bireylerinin kamu mekânlarına erişebilmesi ve kullanması sosyalleşme ve toplumsal ilişkilerin güçlenmesi açısından son derece önemlidir. Ülkemizde 2009 yılında bağlayıcılık kazanan Birleşmiş Milletler Engelli Haklarına ilişkin sözleşmede de binalar, yollar, ulaşım araçları, okullar, evler, sağlık tesisleri, iş yerleri ve dini mekânlar dahil kapalı ve açık tesislerin erişilebilirliğinin sağlanması için taraf devletlerin gerekli düzenlemelerin yapması zorunlu tutulmuştur (Mankan, 2019: 19).

MİMARİ ERIŞİLEBİLİRLİK

“Erişilebilirlik” sadece engelli bireyler için kullanılan bir kavram olarak tanımlansa da esasında sağlam bir kişinin erişilebilirliği olmayan bir mekânda engellidir. Buna mukabil herhangi bir yetersizliği olan kişi, erişilebilirliği olan mekânda engelli değildir. Dolayısıyla kentler ve mimari mekânlar tasarlanırken herkesin gereksinimlerini karşılayacak şekilde tasarlamak gerekliliği otaya çıkar. Dünya Sağlık Örgütü'nün (WHO) verilerine göre gelişmiş ülkelerde nüfusun yüzde onu, gelişmekte olan ülkelerde yüzde on ikisi engellidir. Türkiye Devlet İstatistik Enstitüsü'nün 2003 yılında yapmış olduğu araştırmalara göre de, ülkemiz nüfusunun yüzde on ikisi engelli kişilerden oluşmaktadır. Engelli

bireylerin günlük yaşamlarında karşılaştığı sorunlar sadece kendilerini değil, aynı zamanda yakın çevrelerini de etkilemektedir. Dolayısıyla da sadece nüfusumuzun yüzde on ikilik kısmının değil, bu etkilenmeden kaynaklı olarak nüfusun yarıya yakınının engelli bir yaşam sürdürdüğü söylenebilir.

Ülkemizde kent ve binalar ile ilgili yapılan düzenlemelerde uygulamaya yönelik ciddi problemlerle karşılaşmaktadır. Genellikle mimari bütüncül bir yaklaşımla ele alınmamakta sadece ya herhangi bir engeli olmayan yada sadece belli kategorideki insanlar için düşünülerek geliştirilmektedir. Örneğin; engelli kategorileri içinde yalnızca yürüme engellilere yönelik rampalar yapılarak yasal yaptırımlardan kaçınılmaya çalışılmıştır. Bu nedenle sadece yönetmelik yada yasal yaptırımlar üzerinden değil, toplumu oluşturan tüm bireyler düşünülerek mimari tasarımlar yapılmalıdır. Burada önemli olan, herkes için eşit, erişilebilir tasarımlar ortaya koymaktır (Enginöz, 2005: 51).

Günümüzde hem kent planlamasında hem de mimari tasarımlarda eksikler olsa da çok daha fazla dikkat edildiğini gözlemleyebiliyoruz. Erişilebilirlik sadece günümüzde tasarlanan bina yada kent merkezleri için değil tarihi yapı ve çevreleri için de geçerlidir. Burada önemli olan erişilebilirliğin devamlı olmasıdır, zira daha önce de belirttiğimiz gibi sürdürülebilir erişilebilirlik, sürdürülebilir toplum demektir. Tarihi yapı ve çevrelerde restorasyon sürecinde bu konu titizlikle ele alınmalı, toplumun her kesiminden insanın kullanabilmesin sağlayacak biçimde çözümler aranmalıdır. Çünkü tarihi yapı ve çevreler toplumların kültürel hayatlarının önemli bir parçasıdır. Bir nevi yaşayan tarihte diyebiliriz. Tüm bunlara engelsiz bir şekilde erişim hem insanlık hakkı, hem de vatandaşlık hakkıdır. Bazı çevreler, tarihi eserlere dışardan müdahale edilmemesi gerektiğini savunsa da, biliyoruz ki yapıldığı dönemde elektrik tesisatı olmadığı için, hiçbir yapıyı kandille gezmiyor, elektrik alt yapısı döşenmesine izin veriyoruz ki müdahalelerin hassasiyetle yapıldığını da biliyoruz. Nitekim günümüzde teknik alt yapı sistemleri ile donatılan tarihi yapı ve çevreler aynı hassasiyet ve titizlikle erişilebilir bir hale de getirilebilir. Bu noktada önemli olan erişilebilirlik ve restorasyon konusunda uzmanların ortak çalışmasını sağlayabilmektir. Bazı çevreler mimari eserin korunması ile erişilebilirliğinin sağlanmasının çeliştiğini belirtse de aslında çelişen bir durum yoktur. Çelişki, korumanın yanlış yorumlanması ve tanımlanmasındadır. Koruma şu şekillerde tanımlanabilir:

- Bir binanın sosyal açıdan faydalı bir amaca uygun hale getirilmesi
- Kültürel mirasın hayatını uzatan tüm eylemlerin yapılması.

Bu durumda yapının, kimliğine özgün bir biçimde kullanılması için erişilebilir olması gereklidir. Tarihi mekânların kullanılarak değerlerinin yükseltilmesinde erişilebilirlik kamusal bir hizmet olarak görülmelidir (Evcil, 2018: 42). Tarihi eser ve çevrede herkes için erişilebilirliğin sağlandığı uygulamalar ülkemizde sınırlı olsa da, mevcut örnekler oldukça güzeldir. Örneğin; 2019 yılında Mersin'in Silifke İlçesindeki obruklar için Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının “2020 Yılı Turizmde Destinasyon Yönetimi Fizibilite Destek Programı” kapsamında yapılmış olan Cennete Asansör ve Cehenneme Teras Projeleri erişilebilirlik kapsamında değerlendirilebilir. 70 metre derinliği ve zemindeki doğal yapısı nedeniyle Cennet olarak adlandırılan obruğa yaşlı, engelli ve kronik rahatsızlığı olan ziyaretçiler için erişilebilirliği sağlamak adına asansör yapılmıştır. 128 metre derinlikte yer alan ve iç bükey kenarları nedeniyle inilmesi mümkün olmayan, Cehennem isimli obruk için de seyir terası yapılmıştır. Ülkemizin pek çok yerinde tarihi çevre ve eserlerde de bunlara benzer, engelliler için erişilebilirliği yüksek, dünya standartlarında uygulamalar karşımıza çıkmaktadır (Tutal, 2020: 68).

Tarihi yapılara, tarihi merkezlere kısaca tarihi çevreye engelli bireylerin rahatça erişebilmesi için, öncelikle ulaşım araçları ve bu araçların durak noktaları, otopark ve girişten başlayarak bilet alma, danışma, bekleme alanlarına, yiyecek mekânlarına, merdiven, tuvalet, yürüyen merdivenler, asansör veya bantlar gibi yerlere erişim; yazılı, görsel ve sesli yönlendiriciler ile olmalıdır. Bu işaretler görsel ise yeterli büyüklükte, dikkat çeken renk ve dokularda olması gerekir. Tarihi kent merkezinde tarihi eserler arasında rotalar düzenlenirken tekerlekli sandalye kullananlar, görme sorunu yaşayan bireyler, yaşlılar, çocuklar, bebek arabası taşıyanlar gibi çok çeşitli kategorilerdeki bireyler için dikkate alınmalıdır. Kaldırımların kimi yerde alçak ve rampalı olması gerekirken, görme engelliler için kaldırımlarda kaldırım boyunca ayak altında bastonu ile algılanabilen dokulu, renkli ve esnekliği hissedilir bir kaplama olmalıdır. Tekerlekli sandalyeler, bebek arabaları ve görme engelliler için ızgara ve boşluklar mümkünse yol güzergahlarına dik yapılmalıdır. Yapılara girişler rampalı, kaymaz yüzeyli ve korkuluklu yapılmalı, merdivenli

ise yüksek merdiven basamağı olmamalı, kapılarda mümkünse otomatik kapı tercih edilmeli ve otomatik olduğunu belirten işaretlet bulunmalı, mümkün değilse kapı kolları 900-1200 mm yükseklikte ve zayıf bir beceri ile bile çekilebilecek formda seçilmelidir. Turnikeler engelli insanlar için çok uygun olmadığından turnikelerden ayrı kanatlı bir kapı mutlaka bulunmalı. Yapılarda görme engelliler için Braille alfabesiyle yazılmış bilgilendirmeler olmalı, yoksa sesli olarak bu bilgilendirme yapılmalıdır. Gezilecek alan, merdivenli ise merdiven asansörü uygulaması yapılabilir (Güler ve Tural, 2017: 354); (Belir, 2009: 10,13,20,24,29).

Tarihi yapılara ve tarihi çevrelere erişim kolaylaştıkça gündelik yaşama aktif olarak katılacakların sayısı artacak ve böylece, kendisini hayattan soyutlamamış sağlıklı ve kültürel birikimi olan sürdürülebilir bir toplum ülkemiz için önemli bir gelişim olacaktır.

KONYA'NIN TARİHİ VE KÜLTÜREL AÇIDAN ÖNEMİ

Eski adı “İkonion” olarak kayıtlara geçen Konya şehri için Roma egemenliği döneminde “İconiom”, Arapça kaynaklarda ise “Kuniya” ismi kullanılmıştır. Selçuklu dönemi ile beraber “Konya” ismi kullanılmaya başlamış ve Osmanlılar döneminde de bu isim kullanılmaya devam etmiştir (Darkot, 1997: 848).

Emeviler ve Abbasiler gibi ilk İslam devletlerinin zamanında, Konya birçok kez İslam orduları tarafından ele geçirilmek istenmiş hatta M.S. 704 yılında burada bir İslami egemenlik kurulsaydı da bu hakim dönem çok uzun sürmemiştir. 1077 yılında Selçuklu döneminde Süleyman Şah tarafından alınan şehirde Türk egemenliği devamlı hale gelmiştir. Anadolu Selçuklu Devleti'nin başkenti olan Konya her anlamda en canlı dönemini yaşamıştır. Türklerin eline geçmeden önce, Bizanslılar döneminde “Alâeddin Tepesi” çevresine yayılmış bir kasaba hüviyetinde iken, on birinci yüzyılın ikinci çeyreğinden başlayarak on üçüncü yüzyılda dönemin en zengin ve düzenli kentlerinden biri haline gelmiştir. Selçuklu Sultanı Mesud ve II. Kılıçarslan dönemlerinde Konya bir kasaba olmaktan çıkıp kalabalık bir şehir hüviyeti kazanmıştır. I. İzzeddin Keykavus ve I. Alâeddin Keykubad dönemlerinde Konya parlak bir devir yaşamıştır. I. İzzeddin Keykavus ile başlatılan yeni imar hareketi kardeşi I. Alâeddin Keykubad döneminde hızlanarak devam etmiştir. Zaman zaman Karamanoğulları ve İlhanlılar arasında el değiştirse de, Fatih

Sultan Mehmet dönemine kadar Karamanlıların hakimiyetinde kalmış, Fatih Sultan Mehmet döneminde de kesin olarak Osmanlı topraklarına katılmıştır (Muşmal, 2006: 202). Osmanlı yönetiminde Konya bir beylerbeylik merkezi haline gelmiştir. Konya'da yedi yıl kadar idarecilik yapan Cem Sultan'la beraber şehrin Osmanlı yönetimine alışması hızlı olmuş, Konya, sonraki dönemlerde ülkenin eski Türk-İslam geleneklerini temsil eden bir merkez olmuştur. 1832'de Mısır kuvvetleri Konya'yı işgal edip sonrasında Kütahya antlaşması ile geri çekilmişlerdir. I. Dünya savaşında cephelelerinden uzak olmasına rağmen savaşın zararlarından etkilenmişlerdir. Nisan 1919'da Konya'ya gelen İtalyan birlikleri 11-12 Mart 1920'de geri çekilmişlerdir. Milli mücadelenin zaferle sonuçlanmasının ardından Konya bir vilayet merkezi olarak Cumhuriyet'in ilanından günümüze sürekli gelişen kentler içinde yerini almıştır (Baykara, 2002: 183-184).

Birçok medeniyete ev sahipliği yapmış, farklı tabiat güzelliklerine sahip olan Konya her bakımdan oldukça şanslıdır. Arkeolojik kalıntılar, kentsel ve doğal siteler, anıt, ören yeri, höyük, Tümülüs, külliye, cami, kilise, saray, han, hamam gibi tarihi varlıkları açısından oldukça zengindir. Kısaca Konya, M.Ö. 5500 yıllarından itibaren kesintisiz bir şekilde yerleşime konu olduğu için tarih öncesi yerleşim yerlerinden, Hristiyanlığın ilk mabetlerine, Selçuklu dönemi cami, medrese gibi yapılardan, Osmanlı döneminin her dönemine ait geniş bir tarihi eser dağılımına sahiptir (Tapur, 2009: 476). Selçuklulara iki asırdan fazla başkentlik yapması sebebiyle, Türk mimarisinin güzide eserleri sayılan abidelerle şehir süslenmiştir. Bu eserlerin en başında Konya'nın sembolü olarak sayılan Mevlana Müzesi gelir. Alâeddin Camisi, Sahip Ata Külliyesi, İplikçi Cami, Karatay Medresesi, İnce Minareli Medrese, Sırçalı Medrese Selçuklu dönemi eserlerindedir. Selçuklu ve Beylikler dönemine ait pek çok cami, hamam, çeşme, köprü, tekke, kervansaray, hastane, su yolu ile Konya'da Osmanlı dönemine ait eserlerin en tanınmış olanları Sultan Selim ile Aziziye camileridir. Bünyesinde çok sayıda tarihi eser bulunmasının en önemli sebeplerinden birisi de Konya'nın eskiçağlardan beri Anadolu'yu baştan başa geçen büyük ve önemli bir yol güzergahında bulunmasıdır.

Cumhuriyet dönemi ile beraber en hızlı büyüyen ve gelişme gösteren kentlerden biri olan Konya, tarihi kent merkezi çekirdeğinin çevresinde dairesel

biçimde uzanan dış surların ötesine taşmayan bir şehir durumundaydı. Tarihi eserler de bu çekirdek alan içerisinde bulunmaktaydı. Konya'nın bugünkü kent görünümüne ulaşmasını sağlayan dördüncü imar planıdır. Avrupa şehirlerinde çok yaygın olan, fakat Türkiye şehirlerinde daha zor rastlanan "Işınal Cadde Sistemi" (Bir merkezden çevreye yayılan caddeler) Konya'da çok belirgin bir şekilde Alâeddin tepesinden şehrin belirli istikametlerine yönelen cadde sisteminde görülmektedir. (Tuncel: 2002: 187).

KONYA TARİHİ ŞEHİR MERKEZİNDE ERİŞİLEBİLİRLİK ÜZERİNE YAPILAN UYGULAMALAR

İnsanlar yaşadıkları toplumla iletişim halindedir. Kentlerin biçimlenmesindeki en etkili faktörlerden birisi de insanları fiziksel, sosyal ve ekonomik ihtiyaçlarına cevap verebilecek nitelikte olmasıdır. Bunu sağlayacak hizmetler etkin, verimli olduğu takdirde, insanlar o kentte daha mutlu ve huzurlu yaşama arzusu içinde olacaklardır. Kentsel hizmetlerde en önemli unsur, kentte yaşayan tüm bireylerin eşit ve âdil biçimde bu hizmetlere erişebilmesidir.

Tarihi kentler kavram, tarihi geçmişi, doğal değerleri, mimari, arkeolojik ve anıtsal yapıları ile bütünlük gösteren dokuların oluşturduğu yerleşmelerdir. Genellikle tarihi kent merkezleri insanların dinlenebileceği, alışveriş yapabileceği, serbestçe dolaşabileceği ve motorlu taşıt trafiğinin olumsuzluklarından mümkün olduğunca uzak olabileceği alanlar olarak planlanmaya çalışılmıştır (Arabacıoğlu ve Aydemir, 2007: 205). Kent merkezleri ve meydanlar kentlerin tarihi, fiziki ve sosyal yapılarının yanı sıra gelişmişlik seviyeleri hakkında da ipuçları verdiğinden kent kimliğinde önemli bir role sahiptirler. İlk örneğine Yunan kentlerinden "agora" olarak rastlanan meydan başlangıçta tamamen geniş bir yol biçiminde ve bireylerin toplandığı mekânlar olarak kullanılmış, daha sonraları pazar olma niteliği artmaya başlamıştır. Roma döneminde meydan yani "Forum" sadece kullanıcı ve bireysel ilişkiler ile ticaret gereksinimine yeterli olacak bir mekân olmaktan çok, kendisini çevreleyen binaların izlenmesi ve algılanmasına olanak sağlayacak bir ön mekan fonksiyonunu üstlenmiştir (Önder ve Aklanoğlu, 2002: 102). Avrupa kent merkezleri özellikle Ortaçağ döneminde, merkezde klişe yada katedral olmak üzere heykellerle oldukça büyük ölçeklere ulaşmıştır. Meydanı

çevreleyen yapılar arasında yönetim ile ilgili yapılar egemen olmuş, böylece bu meydanlar ticaret ve yönetimle ilgili kesimlerinde merkezi haline gelmiştir (Korça ve Türkoğlu, 1992: 335). Anadolu şehirlerinin kent merkezlerine ve meydanlarına baktığımızda, Osmanlı İmparatorluğu döneminde kentler dinin ve geleneklerin etkisiyle toplumsal yaşantının merkezi camiler ve avluları olmuştur. Avrupa kentlerinin aksine, cami avluları, kentsel olan açık ortak kullanım alanlarına sınır getirmiş, cami ve külliyelerin avluları sosyal merkez olmuştur (Suher, 1997: 98). Toplum kendi içine dönük sosyal kurumlardan oluştuğu için kentlerin yapısında da Topkapı sarayında olduğu gibi kent mekanlarından duvarlarla, avlularla ayrılan bir sarayın çok büyük, etkileyici olması da gerekmemiş, yüksek duvarlar ve taç kapı sultan konutunun varlığını duyurmaya yetmiştir (Kuban, 2003: yapı.com.tr).

II. Abdülhamit, Fransız Mimar Joseph Antoine Bouvard'a Sultanahmet ve Beyazıt meydanları için kentsel tasarım siparişleri vermiş, Beaux Arts anlayışında eğitim görmüş olan Bouvard'ın yeri görmeden yaptığı bu tasarımlar uygulanmamıştır. 1950'li yıllara geldiğimizde hızlı kentleşme olgusu onucunda kentler sürekli büyümüş ve nitelik değiştirmiş, çevresini kuşatan binalarda aynı oranda nitelik kazanarak büyüme ve gelişim göstermişlerdir (Çelik, 1984: 341); (Sağlam, 2016: 257).

Konya'nın kentsel gelişim sürecinin, bugün "Kayalı Park" olarak bilinen, İplikçi Cami ve Şerafettin camisinden başlayarak, Bedesten'in (çarşı) bulunduğu yerde Kapu Camisi, Aziziye Camisine oradan da kentin en önemli odak noktası olan Mevlana Müzesi ve Selimiye Camisine doğru olduğu bilinmektedir (Yenice, 2014: 72). İlk yerleşim alanı, Alâeddin tepesi olmuştur. Çarşı tarafı da günümüzde hala eski dönemin izlerini taşımaktadır. 13. yüzyılda kentin yerleşme dokusu yine Roma döneminde olduğu gibi Alâeddin tepesi çevresinde yoğunlaşmıştır. Osmanlı dönemine geldiğimizde ise, gelişimin onbeşinci ve onsekizinci yüzyıllar arasında Alâeddin tepesinden Mevlana'ya doğru ilerlediğini görürüz (Ter ve Özbek, 2005: 530).

1982 yılında tarihi, ticari ve kentsel sit alanı olarak tespit edilen "Konya Tarihi Kent Merkezi"nin üzerinde bulunan alanda yer alan, kültür ve tabiat varlıklarına ilişkin tespit ve tescil işlemlerine başlanmıştır. Lakin, izleyen on beş yıllık süreçte tarih kent merkezine ilişkin hiçbir planlama ve uygulama

çalışması yerine getirilmemiştir. Daha sonrasında 1996 yılında tekrar gündeme alınmış ve Konya Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlattırılan tarihi kent merkezi koruma amaçlı imar planı Konya Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu'nun 10.04.1996 tarih ve 2519 sayılı kararı yürürlüğe girmiştir. Ancak bazı aksaklıklar neticesinde 2000 ve 2002 yıllarında olmak üzere kısmî değişikliklerle yenilenmiş, koruma amaçlı imar planları hazırlanmıştır (Özcan, 2009: 5).

Batılı ülkeler için çok önemli bir politika olan, engellilerin kent ve toplum hayatına katılmaları önünde var olan engelleri ortadan kaldırmak ve kentleri başta engelliler olmak üzere herkes için eşit bir biçimde erişilebilir hale getirmektir. Bu doğrultuda engelsiz şehirler, erişilebilir şehirler, engelsiz planlama ve tasarımlar önemli birer araç olarak görülmektedir (Sümer, 2015: 142). Kanada'da, Prag'da, İtalya'da, Stuttgart'ta özel olarak tasarlanmış ses çıkarma ve kaldırma özelliği olan otobüsler, tren binişlerinde özel platformlar, hem hissedilebilir hem de ses çıkarma özelliğine sahip zeminler gibi çok sayıda uygulamalar görülmektedir. Türkiye'de de kent genelinde erişilebilirliğin sağlanmasına yönelik örnek teşkil edecek önemli uygulamalar yapılmıştır. Örneğin; İstanbul Fatih Belediyesince yürütülen "Herkes için Erişilebilir Fatih" projesi çerçevesinde 11 tanesi engelliler için olmak üzere toplam 111 adet bisikletten oluşan Akıllı Bisiklet Sistemi gibi girişimler bu uygulamalar arasında sayılabilir (Bıçkı ve diğ., 2016: 457-458).

Konya şehri erişilebilirlik noktasında diğer şehirlere oranla yeterli olmasa da oldukça iyi durumdadır. Zira bunda Konya'nın topoğrafyası da önemli bir etkidir. Engellilerin tarihi kent merkezine erişilebilmeleri için yapılan uygulamalar şu şekildedir:

Mevlana Müzesinin giriş kapısında görme engellilere yönelik yapılan yönlendirme ve zemin uygulamaları, rampa ve eğimi, turnikeler yanında açılan kapı engellilere uygun olarak yapılmıştır (Fotoğraf 1). Aynı şekilde müzenin çıkış kapısında da merdivenli basamağa yapılan rampa ve tekerlekli sandalyenin çıkması için yapılan kapı da engellilerin ulaşımını kolaylaştırmaktadır (Fotoğraf 2).

Mevlana Müzesinin batısında yer alan Selimiye Camisine ulaşmada görme engelliler için farklı dokudaki zemin uygulamaları, yerlerdeki yön gösteren

işaretler ile caminin doğu kapısı merdivenlerinde kaymayı ve düşmeyi önleyen zemin uygulaması yönetmeliklere uygun olarak yapılmıştır (Fotoğraf 3). Yine aynı camide ana giriş kapısı (Taç Kapı) belli gün ve saatlerde yoğun olabileceği düşüncesi ve son cemaat mahallisine çıkışlar çok yüksek olduğu için ahşap dört basamaklı, korkuluklu portatif bir merdiven konulmuştur (Fotoğraf 4). Tüm bunlar yerinde uygulamalar olup, yürüme engelliler için merdiven yanına portatif bir rampada konulabilir düşüncesindeyim (Fotoğraf 4). Mevlana meydanında dinlenmek için banklar konulmuş ve mazgallar dikey olarak tasarlandığı için tekerlekli sandalye ve bebek arabalarının rahat olarak ulaşımı sağlanmıştır (Fotoğraf 5).

Mevlana müzesinden Aziziye Camisine gidilen güzergahta yine yollarda görme engelliler için zemin uygulamaları bulunmakla beraber oldukça tahrip olmuştur. Karşıdan karşıya geçişlerde rampa uygulaması bulunurken, sesli uyarılarda eksiklik görülmektedir (Fotoğraf 6).

Aziziye camisinde ise yine engelliler için en belirgin eksiklik, camiye girilen üç kapıda da bir rampa olmayışı ve yerlerde yine görme engelliler için farklı dokuda zemin uygulaması bulunmasıdır (Fotoğraf 7-8). Buna mukabil engelliler için rampalı girişi olan tuvaletler bu bölgedeki tek örnektir (Fotoğraf 9).

Ana cadde üzerindeki kaldırımlarda sarı renkli, dokulu zemin kaplaması yenilenmiş olmasına rağmen Mevlana caddesinde karşıya geçişte, yaya geçidi oldukça tahrip olup, yer yer kırılmalar bulunmaktadır (Fotoğraf 10).

Buradan ilerleyerek varılan Şerafettin Camisi'nde diğer camilerden farklı olarak giriş, neredeyse zemin ile eş düzeyde olduğundan yürüme engellilerde rahatça harim kısmına ulaşılabilir (Fotoğraf 11).

Şerafettin camisinden İplikçi camisine doğru karşıdan karşıya geçerken, tramvay durağının olduğu yerde, tramvay ile araba geçişini birbirinden ayıran kaldırım oldukça yüksek tutulmuş olup, kaldırımda görme engelliler için dokulu zemin uygulaması olmasına rağmen kaldırımın bittiğine dair herhangi bir uyarı levhası yada zemin uygulaması bulunmamaktadır (Fotoğraf 12).

İplikçi camisi anayoldan kot olarak aşağıda olduğu için basamaklarla inilerek ulaşılmaktadır. Ancak caminin yan tarafında ve caminin avlusuna

düzenlenen rampa uygulaması, merdiven bitimlerinde yine sarı renkli dokulu zemin uygulaması, tırabzanlar ve harime girişte herhangi bir basamağın olmayışı hususları ile belki de bu tarihi kent merkezi içerisinde en erişilebilir cami olmaktadır (Fotoğraf 13-14).

Yine Konya'nın önemli temsil mekânlarından biri olan Kapu camisi de İplikçi camisinin tam tersi olarak engellilerin ulaşamayacağı şekildedir. Ne bir farklı zemin uygulaması ne de rampa bulunmaktadır (Fotoğraf 15).

Ülkemizde, kentsel mekânlardaki tarihi ve kültürel eserlere, tarihi kent merkezlerine rahatça ulaşılmasında sorun yaşamayan kent neredeyse yoktur. Nüfusun önemli bir bölümünü teşkil eden engellilerin bu imkanlara rahatça ulaşması belki tamamen sağlanmasa da bunu en azından en üst düzeye çıkarılması için tüm imkanların seferber edilmesi gerekmektedir.

DEĞERLENDİRME

Toplumda yaşayan herkes tüm mekanlara kolayca erişebilmek ve onu kullanabilmek hakkına sahiptir. Sadece Konya'da değil tüm şehirlerde tarihi kent merkezlerinde ve mekânlarında görülen fiziki engellerin yanı sıra toplumun konu hakkındaki farkındalığının da eksikliği engellilerin yaşamını ve erişilebilirliğini, toplumda yaşayan görme, işitme, konuşma, ortopedik, zihinsel engel grubunun yanı sıra hamileler, bebek arabası kullananlar, yaşlılar, aşırı kısa, aşırı uzun, aşırı şişman, bacağı ve kolu geçicide olsa alçı da olanlar gibi pek çok engellinin erişilebileceğini arttırmak adına, sadece mekan düzenlemesi yapılmayıp aynı zamanda kenti engelliler için uygun hale getirmek yani kısaca “Engelsiz Kent” kavramını hayatımıza tam olarak uygulamak gerekmektedir.

Kamusal kullanımı olan tüm yapılar gibi tarihi kent merkezlerinde bulunan tarihi yapılarında kullanılması ve herkes için eşit olarak erişilebilirliğinin sağlanması zorunludur. Yapıların tarihi olmalarından mütevellit koruma politikaları ve koruma mevzuatı yapılan ya da yapılacak olan müdahaleleri ister istemez sınırlandırmaktadır. Çoğu zaman yapının özelliğine göre herhangi bir müdahale yapılması bile olmayan yapılarda bulunmaktadır. Ne var ki, bu tip yapılarda da portatif rampa yada alçak merdiven uygulamalarının yapılabileceği düşüncesindeyim.

Konya tarihi kent merkezindeki yapıların genel bir değerlendirilmesi yapılırsa, yürüme engelliler için erişim, görme engellilere göre daha zor diyebiliriz. Zira yer yer farklı doku zemin uygulamaları bozulmuş olsa da, çoğu yerde iyi olması, merdiven tırabzanlarının olması gibi uygulamalar hemen hemen her yerde vardır. Belki de eksik olarak karşıdan karşıya geçişlerde ve tarihi mekanların içinde sesli uygulamaların olmayışıdır. Yürüme engelliler, hamileler, bebek arabaları, tekerlekli sandalye ve yaşlılar için de kent merkezlerine ulaşım, gerek rampalar, gerek yönlendirmeler, gerekse de dikey olarak tasarlanan ızgaralar sayesinde daha kolay olmakla beraber, tarihi mekânlara girişler de eksiklikler bulunmaktadır. Zira Konya ve diğer illerde engelsiz bir kent yaratma adına yasal düzenlemeler noktasında bir sıkıntı olmayıp, her türlü detay düzenlemelerde yer almaktadır. Ancak sıkıntı, uygulama aşamasında ortaya çıkmaktadır. Bu aşamada hem belediyelerin teşvik edilmesi hem de toplumun bilinçlendirilmesi gerekmektedir.

Sonuç olarak şunu diyebiliriz ki; Konya kent merkezine ve tarihi mekanlara ulaşımında tüm engellilere yönelik eksiklikler olmasına rağmen, gerek topoğrafyasından gerekse imar planlarının günümüz şartlarına uygun olarak tasarlanışından dolayı diğer şehirlere nispeten tüm bireylerin erişilebilirlik oranı daha yüksek olduğunu görmekteyiz.

KAYNAKÇA

- Akçalı, Ş. (2015). *Görme Engellilere Yönelik Tasarlanan Mekanların Erişilebilirlik Standartları Kapsamında İrdelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- Arabacıoğlu, F. P.ve Aydemir, I. (2007). Tarihi Çevrelerde Yeniden Değerlendirme Kavramı. *Megaron Dergisi*, 2 (4), 204-212.
- Ayataç, H. (2018). Aktif Kamusal Yaşam Ve Aktif Kamusal Mekanlar. *Şehir & Toplum*. 11, 29-39.
- Baş, R. (2011). Ulaşılabilirlik ve Erişim. *Standart Ekonomik ve Teknik Dergi*. 94, 56-60.
- Baykara, T. (2002). Konya. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, 26, Ankara, 182-187.
- Belir, Ö. (2009). *Mimari Erişilebilirlik Kılavuzu*, Özürlüler Vakfı, İstanbul.
- Bıçkı, D., Yetkin Şale, H., Ak, D. (2016). Herkes İçin Erişilebilir Kentler: Muğla Örneği. *The Journal of Academic Social, Science Studies*, 52, 449-470.
- Çağlar, Selda (2012). Engellilerin Erişilebilirlik Hakkı ve Türkiye’de Erişilebilirlikleri. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*. 61, 2, 541-598.
- Çelik, Z. (1984). Boulevards: Beaux- Arts Planning in İstanbul. *Journal of the Society of Architectural Historians*, 43, (2), 341-355.
- Darkot, B. (1997). Konya. *İslam Ansiklopedisi*, VI, Eskişehir, 848.
- Elmacı, D. (2019). Avrupa’daki Erişilebilirlik uygulamaları: Boras ve Cardiff Örneklerinin İncelenmesi ve Değerlendirilmesi. *Sosyal Politika Çalışmaları Dergisi*, 19, S.43, 33-60.
- Enginöz, E. B. (2005). Erişilebilir Mimarlık. *Mimarlık Dergisi*, 381, 52, Ankara, 48-52.
- European Commission (2003). 2010: A Europe Accessible For All: Report From the Group of Experts Set up by the European Commission.
- Evcil, A.N. (2020). Pandemi Sürecinde Katlanan Erişebilirlik Sorunu, *Kentli Dergisi*, Yıl: 11, Sayı: 37, Eylül 2020, 58-61.
- Evcil, A. N. (2018). Tarihi Mekânları Korumada Unutulan Boyut: Erişilebilirlik. *Şehir & Toplum*, 11, 41-50.
- Gören, B. G. (2018). Engelsiz Kent, Erişilebilir Ulaşım. *Şehir & Toplum*, 11, 19-28.
- Güler, G. A., Tural, O. (2017). Tarihi Yapılarda Erişilebilirlik ve Kullanılabilirlik. *Uluslararası Katılımlı 6. Tarihi Yapıların Korunması ve Güçlendirilmesi Sempozyumu*. Trabzon, 351-361.

- Gümüş, D. Ç. (2011). Özürlüler için Ulaşılabilirlik: Mevzuat ve Standartlar. *Standart Ekonomik ve Teknik Dergi*, 94, 20-27.
- Kara, M. K. (2011). Herkes için Erişilebilir Kentler ve Yerel Yönetimlerin Yükümlülükleri. *Standart Ekonomik ve Teknik Dergi*, 94, 66-73.
- Konya Büyükşehir Belediyesi, Kent Bilgi Sistemi.
- Korça, P., Türkoğlu, H. (1992). Pedestrianization of City Centers: The Case of North America. *IV. International Bulding and Life Congress*, Bursa, s332-341.
- Kuban, D. (2003). Biz Neden Meydan Yapamıyoruz?. *yapı.com.tr*.
- Mankan, M. (2019). *Erişilebilirlik Kavramı ve Erişilebilirliğin Mevzuatlar Açısından Değerlendirilmesi*. Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir Teknik Üniversitesi, Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Eskişehir.
- Muşmal, H. (2006). 1640- 1650 Yılları Arasında Konya'da Sosyal ve Ekonomik Hayata Dair Bazı Tespitler. *Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, Konya, 201-232.
- Önder, S., Aklanoğlu, F. (2002). Konya Kenti Meydanlarının Planlama ve Tasarım Yönünden Değerlendirilmesi. *Selçuk Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi*, 16 (30), Konya, 102-111.
- Özcan, K. (2009). Sürdürülebilir Kentsel Korumanın Olabilirliği Üzerine Bir Yaklaşım Önerisi: Konya Tarihi Kent Merkezi Örneği. *METU Journal of the Faculty of Architecura*, 26 (2), 1-18.
- Resmi Gazete (2009, 14 Temmuz),
- Sağlam, S. (2016). 1923- 1950 Yılları arasında Türkiye'de Kat ve Kentleşme Olgusu. *Sosyoloji Konferansları*, 53, 257-274.
- Suher, H. (1997). Taksim Meydanı Yeni Düzenleme Önerisi İçin Bir Görüş. *Yapı Dergisi*, İstanbul: 192, 97-100.
- Sümer, G. Ç. (2015). Engelsiz Şehir Kavramı Açısından Malatya. *Celal Bayar Üniversitesi İBBF Yönetim ve Ekonomi Dergisi*, 22 (1). 139-157.
- Şolt, B. H. (2019). Çağdaş Kent Planlama Anlayışına Bir Örnek: Engelsiz Kent Yaklaşımı. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, C.6, S.8, 36-45.
- T.C Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı Özürlü ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü, 2011.
- Tapur, T. (2009). Konya İlinde Kültür ve İnanç Turizmi. *Uluslararası Sosyal Araştırmaları Dergisi*. 2/9, 473-492.

- Tarihi Kentler Birliği, Konya Tarihi Kent Merkezi Mevlana-Alaaddin Tepesi Kültür Aksı, “https://www.tarihikentlerbirligi.org/wp-content/uploads/Tarihi-Kentler-Birliği_Mayıs.pdf” (Erişim Tarihi: 11.12.2020)
- Ter, Ü., Özbek, O. (2005). Kent Merkezlerinin Oluşumunda Alansal Gömülülük : Konya Tarihi Kent Merkezi. *Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 20 (4), 527-536.
- Tuncel, M. (2002). Konya. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, 26, 187-189.
- Total, O. (2020). Tarihi Çevre ve Erişilebilirlik. *Kentli Dergisi*, S.37, 66-71
- Yenice, S. (2014). Konya Tarihi Kent Merkezi için Turizm Odaklı Yenileme Stratejileri. *Artium Dergisi*, 2 (1), 70-84.

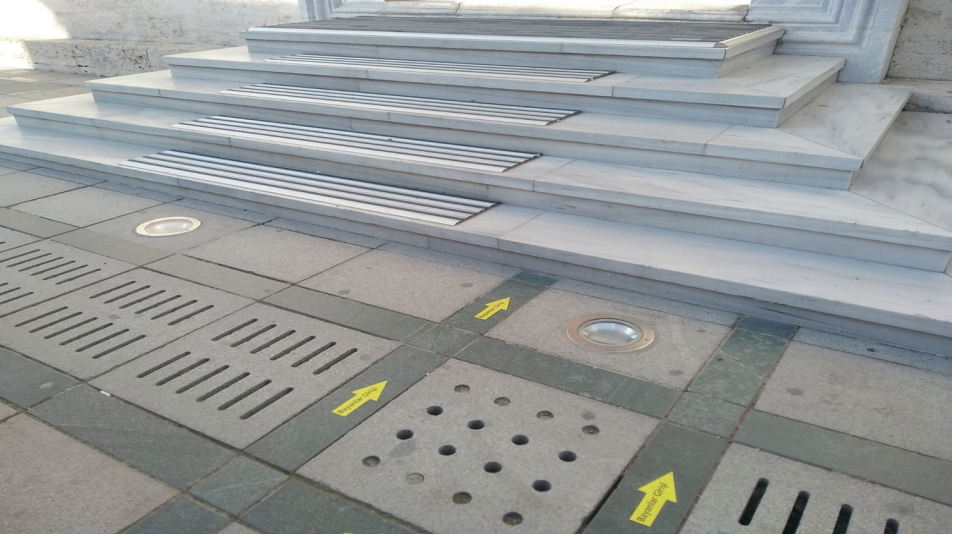
Ekler



Fotoğraf 1: Mevlana Müzesi Girişi, Engelli Giriş kapısı



Fotoğraf 2: Mevlana Müzesi Girişi, Engelli giriş rampası



Fotoğraf 3: Konya Selimiye Camisi Girişi, yönlendirme ve zemin uygulamaları



Fotoğraf 4: Konya Selimiye Camisi Girişi, ahşap merdiven



Fotoğraf 5: Mevlana Meydanı, mazgal



Fotoğraf 6: Mevlana Meydanından Aziziye Camisine gidiş güzergahı, engelli rampası ve görme engelliler için konulmuş ancak tahrip olmuş sarı zemin uygulaması



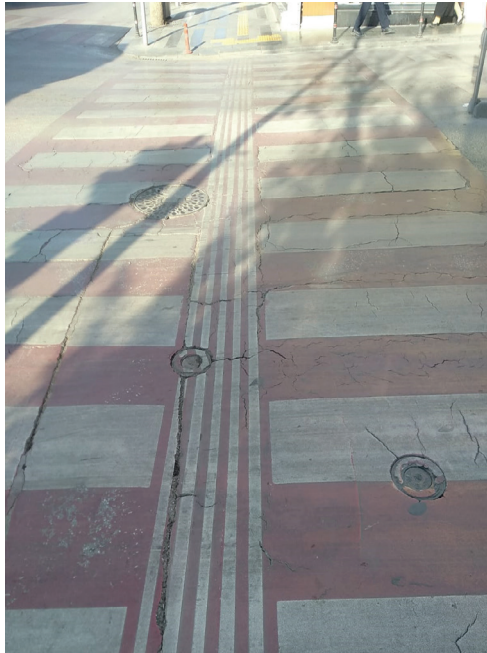
Fotoğraf 7: Aziziye Camisi, giriş kapısı merdivenleri



Fotoğraf 8: Aziziye Camisi, önündeki meydan



Fotoğraf 9: Aziziye Camisi yakınında yer alan tuvalet engelli girişi



Fotoğraf 10: Mevlana Müzesinden Alâeddin Camisine gidiş yolu



Fotoğraf 11: Şerafettin Camisi, Giriş Kapısı



Fotoğraf 12: Mevlana Caddesi, tramvay yolu kaldırım düzenlemesi



Fotoğraf 13-14: İplikçi Camisi, giriş merdivenleri



Fotoğraf 15: Kapu Camisi, giriş merdivenleri



Fotoğraf 16: Konya Tarihi Kent Merkezi Uydu Görünümü (Konya Büyükşehir Belediyesi Kent Bilgi Sistemi)



Fotoğraf 17: Konya Tarihi Kent Merkezi Mevlana-Alaeddin Tepesi Kültür Aksı (Tarihi Kentler Birliği)

