

Şehirlerdeki Fiziki Engeller Ve Çözüm Yolları

Ulaşılabilirlik

“Ulaşılabilirlik” ; bütün mekânların, alanların, inşa edilmiş çevrelerin, binaların, yapıların, ulaşım sistemlerinin; hangi insanlık durumlarında bulunurlarsa bulunsunlar, bütün insanlar için açık, erişilebilir ve kullanılabilir olmalarının gerektiğini kabul eden rasyonel bir insanca tavırla ilgili olarak ortaya çıkıyor. Bu kavramı bu “fiziksel erişim” anlayışının da ötesine taşırsak daha olgun bir tanım elde ederiz. Yani en genelde ; toplumsal hayatın, toplumsal katmanların tamamının ve mutluluk tablolarının tümünün bütün insanlara açık olması gerekir. Böylece “Ulaşılabilirlik”, demokrasi ve sosyal adalet kavramlarını da içeren geniş bir kavrayışa dönüşür. Her imkân ve her güzellik herkes içindir. Yeryüzünü de bunun böyle olmasını sağlayacak şekilde değiştirmeye çalışmalıyız.

Şehirselle Çevrede Ulaşılabilirlik

Bedensel, duysal ya da zihinsel güç ve kapasitelerinin bir kısmını kaybetmiş “özürlü” dediğimiz insanlar için çevre ve hayat şartları daha büyük etkiler taşır. Aslında şehirselle çevre şartları özürlü olsun olmasın bütün insanlar için belli zorluklarla dolu olabilir. Özellikle de yaşlılar, çocuklar, çocuklu anneler, hamile kadınlar, hasta ve zayıf bünyeli insanlar için şehirselle çevre önemli zahmetler getirici olabilir.

Aşağıdaki kısa bilgilerden görülecektir ki, aslında çok geniş ayrıntılara ve büyük düzenlemelere girmeden bütün kaldırımların, yaya yollarının, yaya geçitlerinin, parkların, alan ve meydanların bütün insanlara uygun düzgün geometrilere sahip olmaları gerekir.

Kaldırımlar

Kaldırım yükseklikleri 6 – 15 santimetre arasında olmalıdır. Kaldırımlar kaygan olmayan bir zemin malzemesi ile kaplanmalıdır. Kaldırım yüzeyi yürüme güçlüğü olan insanları ve tekerlekli sandalyenin hareketini hiçbir şekilde engellemeyecek şekilde düzgün de olmalıdır. Kaldırım yüzeyini oluşturan malzeme arasındaki derzler küçük olmalıdır. Kaldırımdaki suyun caddeye akmasını sağlayacak caddeye dik yöndeki kaldırım eğimi en fazla % 1 olmalıdır. Aksi takdirde kaldırımda tekerlekli sandalye sürmek çok zorlaşır ; sağlıklı insanlar da yürürken rahatsız olurlar. Kaldırım genişliği en az 2.0 metre olmalıdır. Tekerlekli sandalye ve yürüteç kullanan insanların yan yana geçebilmeleri için bu genişlik gereklidir. Öte yandan kaldırımlar sosyalleşme noktalarıdır ve insanların durup birbirlerini selâmlamalarına, sohbet etmelerine, vitrinleri seyretmelerine imkân vermelidirler. Yetersiz kaldırım genişlikleri

insanların itişip kakışmalarına, kendilerini huzursuz hissetmelerine, birbirlerine karşı saygısız davranmalarına yol açar. Şehirsel çevrenin kalitesi üzerinde özgür yürüyüşlerin ve kaldırım düzeninin önemli etkisi vardır.

Rampalar

Rampalar, farklı yüksekliklerdeki düzlemleri birbirlerine bağlayan eğik düzlemlerdir. Bir kısım insanların caddeden kaldırıma daha rahat geçişleri için de rampa kullanılır. Kaldırım rampaları özürllü ve yaşlı insanlarla, çocuk arabası süren annelerin şehirdeki özgür

yürüyüşlerinin kesintisiz olmasını sağladığından çok önemlidir. Şehirsel çevredeki rampaların varlığı ve yokluğu kişi için bazen, hayatın devam ediş veya hayatın durdurulup kişinin hayatın dışına itiliş anlamlarına gelmektedir.

Rampa eğimleri %5 ile %10 arasındadır. 10 santimetreye kadar bir yükseklik farkında en fazla rampa eğimi % 10 ; 25 santimetreye kadar olan yükseklik farkında en fazla rampa eğimi % 8,25 ; 50 santimetreye kadar olan yükseklik farkında en fazla rampa eğimi % 6 ; 50 santimetreden fazla bir yükseklik farkının aşılması gerektiği durumlarda en fazla rampa eğimi % 5 alınmalıdır. Çok kısa rampaların eğimi zorunlu durumlarda % 12 olabilir. Bir rampanın boyu 6 metreden fazla ise araya 150 santimetre uzunluğunda bir sahanlık konur. Rampa genişlikleri 130 santimetrenin altına düşürülmemeye çalışılmalıdır. Sabit rampaların düzenlenemediği yerlerde seyyar rampalar da kullanılabilir.

Dünyada kabul edilmiş bu standartlara uymayan dik bir rampa yapmaktansa hiç yapmamak daha iyidir. Çünkü dik rampalarda birçok kaza meydana gelmektedir.

Şehirsel çevrede ve binalara yaklaşırken çok kere merdiven yerine veya merdivenle birlikte rampalar uygun şekilde kullanılabilir. Rampa bir mimarî eleman olarak biçim zenginliğine katkı sağlayacak şekilde ustaca kullanılabilir. Çağdaş ulaşılabilirlik standartlarına göre de rampalar artık vazgeçilmez mimarî elemanlar olarak bütün modern bina ve yapılarda yerlerini almaktadırlar.

Yaya Geçitleri, Yaya Yolları

Şehirdeki yürüyüşün sürekliliği için bütün yaya geçitleri ve yaya yollarına gereken özen gösterilmelidir. Bütün geçitler düzgün ve basit geometrilere sahip olmalıdırlar. Körler ve görme özürllüler için bu bilhassa önemlidir. Şimdi körler için yaya geçitlerindeki çeşitli sesli

sinyaller dünyaca kabul edilmiş genel bir standart hâline gelmiş bulunmaktadırlar. Düzgün trafik akışı uygar bir şehir tablosudur. İtinalı geometrilere sahip yaya geçitleri ise rahat trafik akışlarının insana saygı noktalarıdır.

Binalar

Çağdaş hayat sürerken insanlar birçok bina, tesis, alan ve mekânı kullanmak mecburiyetinde kalmaktadırlar. Bilgisizce ve sevgisizce inşa edilmiş binalar bütün insanlara zorluk çıkarırlar ama özellikle de özürlü kişiler için esaslı bir hayat engeli olurlar. Çağımızda artık bu olumsuz tablonun ortadan kalkması gerekmektedir.

Halka açık olan lokantalar, oteller, tiyatrolar, doktor muayenehaneleri, eczaneler, perakende satış mağazaları, müzeler, kütüphaneler, parklar, spor salonları, stadyumlar, okullar, kurslar, eğitim ve öğretim kurumları, günlük bakım ve tedavi birimleri gibi yerlerle bütün devlet daireleri özürlü insanların girişlerine uygun olarak düzenlenmelidirler.

Binaların esas girişlerine basamaksız şekilde ulaşılması daha doğrudur. Bina girişinde basamak varsa bunların yanına bir rampa eklenmelidir. Binalara eşiksiz girilebilmelidir. Giriş hollerinde tekerlekli sandalye için yeterli hareket alanı bulunmalıdır. Bu da genel olarak hiçbir çıkıntı ve kapı açılışı tarafından engellenmemiş 150 cm çapında bir dairedir.

Düz kollu ve sahanlıklı merdivenler tercih edilir. Dönel merdivenler geometrik belirsizlikten dolayı görme ve hareket özürlü insanlar için tehlikeler oluşturabilirler. Merdivenin her iki tarafına da küpeşte konulması yerinde olur. 4 santimetre çapında dairesel kesitli bir küpeşte iyi bir çözümdür. Duvar tarafındaki küpeştenin duvardan uzaklığı 4 santimetre olarak alınır. Merdivenlerde basamak genişliği 29-30 cm, basamak yüksekliği 15-16 cm olarak seçilmelidir. Küpeştelerin yüksekliği 90 cm olarak alınabilir.

Tekerlekli sandalyenin de geçebilmesi için bir kapının temiz açıklığının en az 85 cm (Alman normuna göre 90 cm) olması gerekir. Mekanlar arasında eşik bulunmaması tercih edilir. Zorunlu durumlarda eşik yüksekliği en fazla 2 cm olabilir. Ama bu eşik her iki taraftan pahlı olarak düzenlenir.

Asansörlerin yerleri ve tasarımları özürlüler ve yaşlılar için büyük önem taşır. Asansörler ara katlara konulmamalıdır. Yani asansörün kapısına kadar basamaksız ve eşiksiz ulaşılabilmelidir. Tekerlekli sandalyenin sığabileceği en küçük asansör kabini 110 cm

(genişlik) × 140 cm (derinlik) boyutlarındadır. Asansörlerdeki kumanda düğmelerinin tekerlekli sandalyedeki insanın da uzanabileceği yüksekliğe konulması önemlidir.

Halka açık binalardaki ve tesislerdeki tuvalet gruplarında tekerlekli sandalyedeki insanlar için de kabin ayrılır. Tekerlekli sandalyedeki insana uygun bir tuvalet kabini genel olarak 200-220 cm × 200-220 cm boyutlarındadır. Tuvaletin yan tarafındaki duvara tutunma kolları konmalıdır. Tuvaletin kapısı dışarı açılmalıdır. Sürme kapı da uygundur. Net 140 cm × 140 cm boyutlarındaki bir alan tekerlekli sandalyedeki bir insan için kabul edilebilir en küçük tuvalet alanıdır. Burada kapı dışarı açılır. Kadın ve erkek özürlüler için ayrı ayrı tuvaletler yapmak imkânı yoksa, tek bir cinsiz (unisex) tuvalet yeterli olabilir.

Özürlülerin kullandıkları araçlar için özel otopark yerleri ayrılmaktadır. Otopark yerlerinin % 1-3 kadarı özürlü araçlarına ayrılacak ve bu yerlere başka araçların park etmesine engel olunacaktır. Özürlü insanın tekerlekli sandalyeye geçebilmesi için özürlü aracına ayrılan park yerinin genişliği 3.50 metre olmalıdır.

Evler

Özürlü için evi herkes için olduğundan farklı bir konumdadır. Özürlüler ve yaşlı insanlar evlerinde daha fazla vakit geçirirler. Bu yüzden evlerinde kendilerine yetecek daha zengin bir dünya kurmaları gerekmektedir. Özürlü bir kişi için evi ; kendisini daha güvende hissettiği, alıştığı hareketleri daha kolayca yapabildiği için daha özgür olabildiği bir yaşama ortamıdır.

Toplum hayatına daha güçlü bir şekilde katılması da evindeki huzuruna bağlıdır. Ev, eğitim – öğretim kurumlarına devam etmesi zor olan özürlüler için bir okul hâline de gelmelidir. Çağdaş eğitim ve öğretim anlayışları da zaten böyle bireysel çözümlere yönelmektedirler. Öte yandan ev özürlü için bir rehabilitasyon merkezi olarak da anlaşılmalıdır. Hastanede, rehabilitasyon merkezinde kendisine kazandırılan hayat ve hareket şekillerini evinde tekrar ederek ve geliştirerek, özürlü insan sağlığını ve bağımsızlığını daha üst düzeyde tutmaya çalışacaktır.

Bir evi, konutu her yaştaki ve her türlü insanlık durumundaki insan için tasarlısak konut israfını azaltmış oluruz. Böylece insan yeni bir durum doğunca başka bir yere taşınmak zorunda kalmaz. İnsanın alıştığı sosyal çevreden sırf dairesindeki bir yetersizlikten dolayı ayrılmaya mecbur kalması kabul edilemez bir durumdur. Yapılan bazı araştırmalar 3-5 m²'lik

bir ilâve alan ve basit birkaç donanım ile birçok dairenin hemen hemen bütün bireysel yeni ihtiyaçlara cevap verebileceğini gösteriyor.

Yaşlıya ve özürliye bakmanın zor olduğu evler kötü mimarlık örnekleridir. Kazaların en aza indirilmesi için de konutlarımızda gerekli düzenleme ve basit donanımlar sağlanmış olmalıdır. Evin birçok noktasına tutunma kolları konulabilir. Dolaplar makul yüksekliklerde düzenlenebilir. Yapı elemanlarının bazı türlerinden vazgeçilebilir. Meselâ, dik ve dönel merdivenler herkes için ama bilhassa çocuklar ve yaşlılar için kaza geçirme ihtimalini artırmaktadırlar. Evlerdeki kırılıp yaralanmaya yol açacak geniş cam yüzeyler azaltılmalıdır. Keskin köşeler, kaygan zeminler ortadan kaldırılmalıdır. Zeminde düşmeye yol açacak küçük halılar ve kilimler bulunmamalıdır. Tuşlar, düğmeler, mekanizmalar çok kısa boylu insanların da ulaşabileceği yüksekliklerde olmalıdırlar. Bir evdeki hiçbir mahalle ait temiz kapı açıklığı 75 santimetreden daha az olmamalıdır.

Evdeki normal hareketleri ve işleyişi bozup kazalara yol açtıklarından, gösterişli ama işlevsel olmayan ağır eşyalardan kurtulmaya çalışmalıyız. Sadeliğin basitlik demek olmadığını, tam tersine bazen derinleşmenin itici gücü olduğunu kişiliğimizle birlikte eşya düzenimizin kurulmasında da aklımızda bulundurmalıyız.

Ulaşım

Çağdaş şehirlerde ve toplum hayatında ulaşım çok önemli bir yer tutmaktadır. Hareketlenmek insanda doğal bir eğilimdir ama çağımızda insan dünya ölçeğinde, eski çağlarda olduğundan da daha fazla hareketlenmiştir. Elbette özürli insanlar da yer değiştirmek, bir yerlere ulaşmak, başka insanlarla buluşmak, bir faaliyet gerçekleştirmek istemektedirler.

Şehirlerin ulaşılabilir ve yaşanabilir oluş resimlerindeki en büyük parçalardan biri şehirlerin ulaşım sistemleridir. Şehirlerin ulaşım sistemlerinin ve araçlarının, hangi insanlık durumlarında bulunurlarsa bulunsunlar, bütün insanlar için açık ve ulaşılabilir olmaları gerekir. Böylece özürli ve yaşlı insanlar daha bağımsız olabilirler, başkalarının yardımına daha az ihtiyaç duyarak yaşayabilirler. Modern şehrin ulaşım sistemlerinin ulaşılabilir, erişilebilir hâle getirilmesi devam eden ve yeni anlayışlarla zenginleşen bir süreçtir. Modern şehrin ulaşım sistemleri ve araçları, daha gelişmiş bir tasarım anlayışı ve yeni bilgilerle, çok büyük külfetler ve masraflar gerekmeden de genel olarak özürli insanların çoğunun taşınma ihtiyacına cevap verebilirler.

Metro, tren ve tramvay uygun tasarımlarla özürllüer ve yaşlılar için daha sistemli ulaşım araçları durumuna getirilebilirler. Raylı taşımacılık çok zor olmayan düzenlemelerle, özürllü tarafından kullanılabilir ve "ulaşılabilir" hâle getirilebilir. Bunun için istasyonlarda asansörler, özürllü tuvaletleri, peronda bazı işaretlemeler ve seyyar rampalar ile vagonlarda bazı alan genişlikleri ve tutunma donanımları gerekmektedir.

Metronun makineleşmişliğine karşı, belediye otobüsleri şehrin daha dost ve teklifsiz bir yüzüdür. İnsanı şehir den koparmadan hareketlendirir ve birtakım yeni sosyal dokunuşlar için kapılar açar.

Son yıllarda belediye otobüslerinin tasarımında bazı ülkelerde yeni anlayışlar ortaya çıkmıştır ve otobüsler şehirli için daha dost araçlar durumuna gelmeye başlamışlardır. Modern şehirlerin belediye otobüslerinde sağlamlar, sakatlar, yaşlılar, gençler ve çocuk arabası süren anneler hep birlikte taşınırlar.

Belediye otobüsünün ortadaki sahanlığında iki tekerlekli sandalye veya iki çocuk arabası alacak genişlikte bir alan bulunmaktadır. Tekerlekli sandalyenin otobüse bindirilmesini sağlamak zor değildir. Önemli olan belki de yalnızca düşük döşemeli ve basamaksız otobüslerin tasarlanmasıdır.

Belediye otobüslerinin ulaşılabilir olmasında durakların tasarımının da büyük önemi vardır. Ama burada da bir zorluk söz konusu değildir. Yalnızca bilimsel bilginin yardımına ihtiyaç vardır. Günümüzde, İstanbul'daki belediye otobüsleri genel olarak yaşlı, sakat, çocuk ve kadın dostu tasarımlara sahip değillerdir. Denilebilir ki, İstanbul'daki hayatın zorluklarının en büyüklerinden biri otobüs ve durak tasarımlarının yanlışlığından gelmektedir. Aslında özürllülerin çok büyük bir sorunu olan ulaşımında, en kolay ve ucuz çözüm için belediye otobüslerinin daha modern ve doğru tasarımı iyi bir başlangıç olacaktır.

Şehirlerimizdeki taksilerin yetersiz tasarımlara sahip oldukları özürllüler tarafından daha kolay fark edilmektedir. Bedensel özürllü kişiler taksilere binmekte zorluk çekmektedirler. Öte yandan katlanmış bir tekerlekli sandalye taksilerin çoğunun bagajına girmemektedir. Buradan da anlıyoruz ki, endüstri ürünleri tasarımcılarına özürllülerin ulaşım sistemlerinde daha rahat yer alabilmeleri için büyük görev düşmektedir.

Yük. Mimar Şükrü Sürmen