



T.C.

BARTIN ÜNİVERSİTESİ

LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

PEYZAJ MİMARLIĞI ANABİLİM DALI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

KONYA SİLLE YERLEŞİMİNİN EVRENSEL TASARIM

BAĞLAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ

ZEHRA TUĞÇE ÖKSÜZ

DANIŞMAN

DOÇ. DR. PINAR BOLLUKCU

BARTIN-2023



T.C.

**BARTIN ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
PEYZAJ MİMARLIĞI ANABİLİM DALI**

**KONYA SİLLE YERLEŞİMİNİN EVRENSEL TASARIM BAĞLAMINDA
DEĞERLENDİRİLMESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Zehra Tuğçe ÖKSÜZ

BARTIN-2023

KABUL VE ONAY



BEYANNAME

Bartın Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü tez yazım kılavuzuna göre Doç. Dr. Pınar BOLLUKCU danışmanlığında hazırlamış olduğum “KONYA SİLLE YERLEŞİMİNİN EVRENSEL TASARIM BAĞLAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ” başlıklı yüksek lisans tezimin bilimsel etik değerlere ve kurallara uygun, özgün bir çalışma olduğunu, aksinin tespit edilmesi halinde her türlü yasal yaptırımını kabul edeceğimi beyan ederim.

31.08.2023

Zehra Tuğçe ÖKSÜZ



ÖNSÖZ

Tez konumu seçmemde ve danışmanlığımı üstlenerek ilgi ve yardımları ile bana yol gösteren, tezi hazırlama sürecinde desteklerini sağlayan kıymetli hocam Doç. Dr. Pınar BOLLUKCU'ya sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Tez jürime katılan Doç. Dr. Nurhan KOÇAN ve Dr. Öğr. Üyesi Gizem CENGİZ GÖKÇE hocalarıma şükranlarımı sunarım.

Çalışma alanına ilişkin projelerin temininde yardımcı olan Konya Selçuklu Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü Şehir Plancısı Alperen ÖZKAYA'ya ve anket çalışmalarım sırasında bana yardımcı olan Sille Mahallesi yöre halkına teşekkür ederim.

Tezim sırasında tezi oluşturmam aşamasında yardımları ile yol gösteren abim Burçin KEF'e teşekkür ederim.

Anket uygulaması ve arazi çalışmaları aşamasında yardımlarını ve manevi desteğini esirgemeyen kıymetli arkadaşım Muhammed YILDIRIM'a sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Öğrenim hayatım boyunca maddi ve manevi olarak yanımda olan, desteklerini üzerimden esirgemeyen, annem Nermin ÖKSÜZ ve babam Ali ÖKSÜZ'e, ablalarım Arzu ÖKSÜZ, Gamze KURT, Şeyma KEF ve Asena ÖKSÜZ'e teşekkürlerimi bir borç bilirim.

.

Zehra Tuğçe ÖKSÜZ

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

KONYA SİLLE YERLEŞİMİNİN EVRENSEL TASARIM BAĞLAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ

Zehra Tuğçe ÖKSÜZ

Bartın Üniversitesi

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü

Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Pınar BOLLUKCU

Bartın-2023, sayfa: 136

Günümüz dünyasında “mekânsal erişilebilirlik” ve “evrensel tasarım” kavramları sıklıkla kullanılan ve üzerinde çalışılan konulardandır. Çeşitli nedenlerden dolayı ortaya çıkan engellilik durumu; erişilebilirlik, evrensel tasarım ve herkes için tasarım gibi kavramların önemini artırmaktadır. Evrensel tasarım kavramı, engelli bireyleri de içine alan, herkes için eşit ve engelsiz mekân kullanımını olanaklı kılan ve eşit bir şekilde erişim imkânı sağlayan bir tasarım anlayışıdır. Evrensel tasarıma konu olan engellilik hali; geçici ve/veya kalıcı fiziksel ve/veya zihinsel özürlülük durumlarını, çocukluk, yaşlılık, hamilelik gibi insan hallerini ifade etmektedir. Evrensel tasarımdaki temel amaç; insanların mekâna uyum sağlaması değil, mekânın insanlara uyum sağlamasıdır. Peyzaj mimarlarının, mimarların, kent plancılarının ve tasarımcılarının buradaki görevi, insan topluluğunun özelliklerine göre kullanıcıların ihtiyaçlarını karşılayacak en iyi mekânları oluşturmaktır. Herkes için tasarım veya evrensel tasarım kavramı da bu bilincin artması ile ülkemizde ve dünya genelinde yaygınlaşmaktadır. Bu doğrultuda ortaya konulmuş olan evrensel tasarım kriterleri, çalışma için önem arz etmektedir.

Bu çalışmada Konya ili Selçuklu ilçesine bağlı Sille Mahallesi çalışma alanı olarak

seçilmiştir. Kültür ve inanç turizmi olanaklarına sahip tarihi bir yerleşim yeri olan Sille'nin rekreasyon alanı ve turizm mekanlarının, toplumun tüm bireyelerine eşit olanaklar sunması gerektiği düőünmesi, çalışmanın ilk hareket noktasını oluşturmaktadır. Sille yerleşiminde mekânsal erişim sorununun varlığı, turizm ve rekreasyon amaçlı kullanılan alanların tüm kullanıcılara hitap etmemesi, araştırma konusunun seçiminde etkili olmuştur. Özellikle bulunduğu coğrafya için kültürel bir miras niteliği taşıyan Sille, arkeolojik sit ve kentsel sit alanı olarak ilan edilmiştir. Çalışmada, engellilik, erişilebilirlik ve evrensel tasarım kavramlarına odaklanılarak literatür araştırması yapılmıştır. Herkes için tasarım bağlamında Konya Sille yerleşiminin rekreasyon ve turizm alanlarının “eşit kullanım, kullanımda esneklik, basit ve sezgisel kullanım, algılanabilir bilgi, hata toleransı, düşük fiziksel güç, yaklaşım ve kullanım için boyut ve alan” gibi evrensel tasarım kriterleri dikkate alınarak, kullanım uygunluğunun analiz edilmiştir. Alanda yapılan gözlemler, araştırmalar ve anketler sonucunda; Sille’de bulunan, ulaşım arterlerinin ve kentsel donatıların evrensel tasarım ilkelerini kısmen karőıladıęı ancak standartlara uyum açısından bir takım eksikliklerin bulunduğu da saptanmıştır. Değerlendirmeler sonucunda, rekreasyon ve turizm alanlarında bulunan mekânsal olanakların, evrensel tasarım kriterleri bağlamında iyileőtirilmesine yönelik peyzaj tasarım  nerileri sunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Engellilik, erişilebilirlik, evrensel tasarım, herkes için tasarım, kamusal mekân, peyzaj tasarımı.

ABSTRACT

M. Sc. Thesis

EVALUATION OF KONYA SILLE SETTLEMENT WITHIN THE CONTEXT OF UNIVERSAL DESIGN

Zehra Tuğçe ÖKSÜZ

Bartın University

Graduate School

Department of Landscape Architecture

Thesis Advisor: Assoc. Prof. Dr. Pınar BOLLUKCU

Bartın-2023, pp: 136

In today's world, the concepts of ‘spatial accessibility’ and ‘universal design’ are frequently used and studied. Disability, which arises for various reasons, increases the significance of concepts such as ‘accessibility’, ‘universal design’ and ‘design for all’. The concept of universal design is a design approach that includes disabled people, enables equal and barrier-free use of space for everyone, and provides equal access. Disability, which is the subject of universal design; refers to temporary and/or permanent physical and/or mental disability, human conditions such as childhood, old age, and pregnancy. The main purpose in universal design is not the adaptation of people to the place, but the adaptation of the place to the people. The task of landscape architects, architects, urban planners and designers here is to create the best spaces to meet the needs of the users according to the characteristics of the human community. The concept of ‘design for all’ or ‘universal design’ is becoming widespread both in Turkey and around the world with the increase of this awareness. The universal design criteria set forth in line with it are significant factors contributing to the study.

In this study, Silile settlement of Selçuklu, the district of Konya province, was chosen as the study area. The idea that Silile District, which is a historical settlement with cultural and

religious tourism opportunities, recreation area and tourism venues should offer equal opportunities to all members of the society constitutes the impetus for the study. The existence of spatial access problem in Silile settlement and the fact that the areas used for tourism and recreation do not appeal to all users have been effective in the selection of the research topic. Silile, which is a cultural heritage especially for its geography, has been declared as an archaeological site and an urban site. In the study, it is aimed to conduct a wide literature review focusing on the concepts of ‘disability’, ‘accessibility’ and ‘universal design’. In the context of ‘design for all’, one of the main purposes is to analyze the suitability for use, taking into account the universal design criteria of the recreation and tourism areas of Konya Silile settlement such as “equitable use, flexibility in use, simple and intuitive use, perceptible information, tolerance for error, low physical effort, and size and space for approach and use”. As a result of observations, research and surveys conducted in the study area; it has been determined that the transportation arteries and urban facilities in Silile partially meet the universal design principles, but there are some deficiencies in terms of compliance with the standards. As a result of the evaluations, landscape design suggestions were presented to improve the spatial opportunities in recreation and tourism areas in the context of universal design criteria.

Keywords: Accessibility, design for all, disability, landscape design, public space, universal design.

İÇİNDEKİLER

KABUL VE ONAY.....	ii
BEYANNAME	iii
ÖNSÖZ	iv
ÖZET	v
ABSTRACT	vii
İÇİNDEKİLER.....	ix
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	xiii
TABLolar DİZİNİ.....	xvi
EKLER DİZİNİ.....	xviii
SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ.....	xix
1. GİRİŞ.....	1
1.1. Çalışmanın Amacı.....	1
1.2. Çalışmanın Kapsamı.....	2
2. LİTERATÜR ÖZETİ.....	5
2.1. Engellilik / Erişilebilirlik / Ulaşılabilirlik Kavramı	5
2.1.1. Engellilik Sınıflandırması.....	7
2.1.1.1. Ortopedik Engelliler.....	7
2.1.1.2 Görme Engelliler	8
2.1.1.3. İşitme ve Konuşma Engelliler	8
2.1.1.4. Zihinsel Engelliler.....	8
2.1.1.5. Süreğen Engelliler	8
2.1.1.6. Ruhsal ve Duygusal Hastalığı Olanlar.....	9
2.1.1.7. Diğer Engelliler.....	9
2.1.2. Engelli Bireylerin Karşılaştıkları Engel Türleri	9
2.1.2.1. Çevresel Engeller	9
2.1.2.2. Ekonomik Engeller	10
2.1.2.3. Davranışsal Engeller	10
2.1.2.4. SistematiK Engeller.....	10
2.2. Evrensel Tasarım Kavramı.....	11
2.2.1. Evrensel Tasarımın Tarihsel Gelişimi.....	16
2.2.2 Evrensel Haklara Ait Uluslararası ve Ulusal Yasal Mevzuatlar	16

2.2.2.1. Birleşmiş Milletler Bünyesindeki Yasal Mevzuatlar	16
2.2.2.2. Amerika Birleşik Devletleri Bünyesindeki Yasal Mevzuatlar	18
2.2.2.3. Avrupa Birliği ve Avrupa Konseyi Bünyesindeki Yasal Mevzuatlar	18
2.2.2.4. Ulusal Yasal Mevzuatlar	19
2.2.3. Evrensel Tasarım İlkeleri	21
2.2.3.1. Eşit Kullanım (Equitable Use)	23
2.2.3.2. Kullanımda Esneklik (Flexibility in Use)	24
2.2.3.3. Basit ve Sezgisel Kullanım (Simple and Intuitive Use)	25
2.2.3.4. Algılanabilir Bilgi (Perceptible Information)	26
2.2.3.5. Hata Toleransı (Tolerance for Error)	27
2.2.3.6. Düşük Fiziksel Güç (Low Physical Effort).....	28
2.2.3.7. Yaklaşım ve Kullanım İçin Boyut ve Alan (Size and Space for Approach and Use).....	29
2.3. Dış Mekân Kullanımlarında Engelliler için Evrensel Tasarım Standartları... ..	30
2.3.1. Açık ve Yeşil Alan Standartları	30
2.3.2. Erişilebilirlikte Ölçüler ve Temel Tasarım Standartları.....	32
2.3.3. Tekerlekli Sandalye Hareketliliği Standartları	33
2.3.4. Dikeyde ve Yatayda Engelsiz Alan Standartları.....	35
2.3.5. Yaya Yolları ve Kaldırım Standartları	37
2.3.6. Rampa Standartları	40
2.3.7. Merdiven Standartları.....	42
2.3.8. Otopark Standartları.....	44
2.3.9. Zemin Kaplama Standartları.....	44
2.3.10. Kent Donatıları.....	45
2.3.10.1. Oturma Elemanları	45
2.3.10.2. Çöp Kutuları.....	47
2.3.10.3. Çeşme.....	47
2.3.10.4. Aydınlatma Elemanları.....	47
2.3.10.5. İşaret ve Tabelalar.....	48
2.3.10.6. Durak Standartları.....	48
3. MATERYAL VE METOT	50
3.1. Materyal.....	50
3.2. Metot	51

4. BULGULAR VE TARTIŞMA	56
4.1. Çalışma Alanının Doğal Peyzaj Özellikleri	56
4.1.1. Topografik Yapı	56
4.1.2. Jeolojik Yapı	59
4.1.3. Toprak Yapısı	62
4.1.4. Hidrolojik Yapı	63
4.1.5. İklim	64
4.1.6. Flora ve Fauna	66
4.2. Çalışma Alanının Kültürel Peyzaj Özellikleri	66
4.2.1. Sille'nin Tarihçesi	66
4.2.2. Demografik Yapı	68
4.2.3. Ulaşım ve Altyapı	70
4.2.4. Eğitim ve Sağlık	72
4.2.5. Ekonomik Yapısı	72
4.2.6. Turizm ve Rekreasyon Değerleri	75
4.2.6.1. Gavale (Kevele) Kalesi	76
4.2.6.2. Su Yolları ve Su Kemerleri	77
4.2.6.3. Camiler	77
4.2.6.4. Manastır ve Kiliseler	79
4.2.6.5. Hamamlar	80
4.2.6.6. Çeşmeler	80
4.2.6.7. Sille Kültür Evi (Sille Müzesi)	81
4.2.6.8. Geleneksel Sille Evleri	81
4.2.6.9. Butik Oteller	82
4.2.6.10. Sille Baraj Parkı (Himmet Ölçmen Barajı)	82
4.2.7. Kent Mekânsal Analizi	83
4.3. Anket Değerlendirmesi	85
4.3.1. Betimsel İstatistikler Analizi	85
4.3.2. Güvenilirlik Analizi	102
4.3.3. Ortalama ve Standart Sapma Analizi	103
4.3.4. Karşılaştırma Analizi	108
4.3.4.1. Yaş ile evrensel tasarım kavramı arasındaki ilişkiler	108
4.3.4.2. Cinsiyet ile evrensel tasarım kavramı arasındaki ilişkiler	110

4.3.4.3. Engel durumu ile evrensel tasarım kavramı arasındaki ilişkiler.....	112
5. SONUÇ VE ÖNERİLER	115
KAYNAKLAR.....	123
BİBLİYOGRAFYA.....	129
EKLER	131
ÖZGEÇMİŞ.....	136



ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil	Sayfa
No	No
2.1: Çevresel engel örneği.....	10
2.2: İnsan fizyolojisine yönelik kullanıcı çeşitliliği	12
2.3: Evrensel tasarım anlayışının kapsayıcılığı	13
2.4: Evrensel tasarım için soru ve cevaplar	14
2.5: Herkes için evrensel tasarım piramidi	15
2.6: Tüm kullanıcılar için eşit kullanımlar	23
2.7: Her kullanıcı için kullanım yöntemleri	25
2.8: Post cihazı ve asansör tuşları.....	25
2.9: Yazılı ve görsel bilgilendirme tabelaları	27
2.10: Uyarıcı kılavuz izleri ve araç durdurucu	28
2.11: Yürüyen merdivenler	28
2.12: Tüm kullanıcılar için kullanılabilir geçiş alanları	30
2.13: Geçiş genişliği ölçüleri.....	32
2.14: Erişilebilir güzergâh genişliği ölçüleri	33
2.15: Tekerlekli sandalye zemin veya döşeme alanı ölçüleri.....	33
2.16: Tekerlekli sandalye kullanıcıların geçiş genişlik ölçüleri	34
2.17: Hareket kısıtlılığı olan kullanıcıların geçiş genişlik ölçüleri.....	34
2.18: 360°'lik dönüş yapılabilen alan ölçüsü	35
2.19: 90°'lik dönüş yapılabilen alan ölçüsü	35
2.20: Dikeyde engelsiz alan ölçüsü	36
2.21: Dikeyde engelsiz alan ölçüsü	36
2.22: 6-13 mm aralığındaki kot farklılığı için çeşitli tasarımlar	37
2.23: Izgara aralıklarında verilmesi gereken boşluk ölçüsü	37
2.24: Yaya kaldırım genişliği ve emniyet şeritleri	38
2.25: Yaya yollarındaki ağaçlandırma vb. unsurlar	39
2.26: Uyarıcı kılavuz iz genişliği ve malzeme farklılığı	39
2.27: Rampa eğimleri	40
2.28: Rampalarda eğim ve dinlenme alanı	41
2.29: Rampanın sahanlıkta yön değiştirmesinin plan görünümü	41
2.30: Tek veya çift taraflı bordür taşı yüksekliği	42

2.31: Görme engelliler için uyarıcı şeritler ve kılavuz izi	42
2.32: Merdiven genişlik ölçüsü	43
2.33: Görme engelliler için hissedilebilir yüzeyler	43
2.34: Geçiş koridoru olan engelli otopark planı	44
2.35: Dinlenme alanlarının konumlandırma ölçüleri	46
2.36: Tekerlekli sandalye kullanıcıları için bırakılan alan ölçüleri	46
2.37: Çöp kutusu ölçüsü	47
2.38: Durak Standartları	49
3.1: Çalışma alanının konumu.....	50
4.1: Sille vadisinin arazi yapısı	56
4.2: Yükseklik grupları haritası	57
4.3: Eğim grupları haritası.....	58
4.4: Bakı haritası	59
4.5: Sille taşı.....	60
4.6: Sille taşının kullanım olanakları.....	61
4.7: Konya ili deprem haritası	62
4.8: Büyük toprak grubu haritası.....	63
4.9: Sille'nin önemli akarsu kaynakları.....	64
4.10: Ortalama sıcaklık ve aylık yağış miktarı grafik analizi.....	65
4.12: Sille'nin tarihinin kronolojik gelişimi	68
4.13: Ulaşım ağı analizi.....	70
4.14: Konya-Sille arası ulaşım	71
4.15: Sille el sanatları	74
4.16: Mevcut ekonomik sektör analiz haritası	75
4.17: Sille Mahallesi'nin turizm ve rekreasyon değerleri	76
4.18: Sille Mahallesi'nin turizm ve rekreasyon değerleri	76
4.19: Gavale kalesi	77
4.20: Sille'de bulunan tarihi su kemerleri	77
4.21: Sille'de bulunan camiler.....	78
4.22: Sille'de bulunan manastır ve kiliseler	79
4.23: Sille'de bulunan hamamlar.....	80
4.24: Sille'de bulunan bazı çeşmeler.....	80
4.25: Sille Müzesi.....	81

4.26: Sille Evleri.....	81
4.27: Sille’de bulunan butik oteller	82
4.28: Sille Barajı (Himmet Ölçmen Barajı).....	83
4.29: Sille Mahallesi’nin mekânsal analiz haritası	83



TABLolar DİZİNİ

Tablo No	Sayfa No
2.1: WHO tarafından tanımlanan yetersizlik, özörlölük ve engellilik kavramları ile ilgili örnekle	6
2.2: 22 Mayıs 1995 evrensel tasarım ilk taslak biçimi	21
2.3: 26 Temmuz 1995 evrensel tasarım ikinci taslak biçimi	22
2.4: Yaya yoğunluğu ve kaldırım genişliği, emniyet şeritlerinin ölçöleri	38
3.1: Çalışma alanına ilişkin nüfus projeksiyonlarının yapımında kullanılan yöntemle	53
3.2: Yönteme ilişkin akış diyagramı	55
4.1: Sille’de yer alan Dağ ve Tepelerin yükseklikleri	57
4.2: Yerleşim birimlerine ait 2007-2020 yılları nüfusları ve nüfus değişim oranları	69
4.3: Sille mahallesine ilişkin nüfus projeksiyonları	70
4.4: Konya şehirlerarası karayolu mesafe uzaklıkları	70
4.5: Konya demiryolu sefer ve seyahat süreleri	71
4.6: Sille Mahallesi’nde bulunan eğitim kurumları ve adet sayısı	72
4.7: Katılımcıların yaş dağılımları	85
4.8: Katılımcıların cinsiyet dağılımları	86
4.9: Katılımcıların meslek dağılımları	86
4.10: Katılımcıların eğitim düzeyi dağılımları	87
4.11: Katılımcıların gelir durum dağılımları	87
4.12: Katılımcıların aile içerisindeki engelli bireylerin dağılımları	87
4.13: Katılımcıların engel durum dağılımları	88
4.14: “Sille’de mi yaşıyorsunuz?” sorusuna verilen cevaplar ve yüzde dağılımı	88
4.15: Katılımcıların “buluşma noktası” sorusuna verilen cevaplar ve yüzde dağılımlar	88
4.16: Katılımcıların ulaşım şekli dağılımları	89
4.17: Katılımcıların en çok tercih ettiğı 1. kentsel mekanların (EÇKM-1) dağılımları	89
4.18: Katılımcıların en çok tercih ettiğı 2. kentsel mekanların (EÇKM-2) dağılımları	90
4.19: Katılımcıların en çok tercih ettiğı 3. kentsel mekanların (EÇKM-3) dağılımları	90
4.20: “Konya Büyükşehir Belediyesi’nin Engelsiz Kent Projesi’ni duymuş muydunuz?” sorusuna verilen cevap ve yüzde dağılımları	90
4.21: Katılımcıların “Evrensel tasarım” kavramına ilişkin bilgi ve düşönceleri	91
4.22: Katılımcıların ulaşım arterlerin kullanımı “Evrensel Tasarım” açısından olumlu-	

olumsuz düşünceleri	94
4.23: Katılımcıların kentsel donatıların kullanımını “Evrensel Tasarım” açısından olumlu-olumsuz düşünceleri.	99
4.24: Güvenilirlik katsayısı aralıkları	102
4.25: Evrensel tasarım kavramına ilişkin güvenilirlik analizi	103
4.26: Ulaşım arterlerin kullanımı “Evrensel Tasarım” açısından güvenilirlik analizi	103
4.27: Kentsel donatıların kullanımını “Evrensel Tasarım” açısından güvenilirlik analizi	103
4.28: Evrensel tasarım kavramına ilişkin ortalama ve standart sapma analizleri.....	104
4.29: Ulaşım arterlerin kullanımı “Evrensel Tasarım” açısından ortalama ve standart sapma analizleri.....	104
4.30: Kentsel donatıların kullanımını “Evrensel Tasarım” açısından ortalama ve standart sapma analizleri	106
4.31: Katılımcıların yaş ile evrensel tasarım kavramı arasındaki analizleri.....	109
4.32: Katılımcıların yaş ile evrensel tasarım kavramı arasındaki analizleri.....	109
4.33: Katılımcıların yaş ile evrensel tasarım kavramı arasındaki analizleri.....	110
4.34: Katılımcıların yaş ile evrensel tasarım kavramı arasındaki analizleri.....	110
4.35: Katılımcıların cinsiyet ile evrensel tasarım kavramı arasındaki analizleri	111
4.36: Katılımcıların cinsiyet ile evrensel tasarım kavramı arasındaki analizleri	111
4.37: Katılımcıların cinsiyet ile evrensel tasarım kavramı arasındaki analizleri	111
4.38: Katılımcıların cinsiyet ile evrensel tasarım kavramı arasındaki analizleri	112
4.39: Katılımcıların engel durumu ile evrensel tasarım kavramı arasındaki analizleri.....	112
4.40: Katılımcıların engel durumu ile evrensel tasarım kavramı arasındaki analizleri.....	113
4.41: Katılımcıların engel durumu ile evrensel tasarım kavramı arasındaki analizleri.....	113
4.42: Katılımcıların engel durumu ile evrensel tasarım kavramı arasındaki analizleri.....	114
5.1: Silile Mahallesi’nde bulunan kapalı ve açık mekânsal, ulaşım arterleri ve kent donatılarına ilişkin peyzaj tasarım ve iyileştirme önerileri.	119
5.2: Tasarım ve iyileştirme önerilerine göre evrensel tasarım ilkeleri.	116

EKLER DİZİNİ

Ek	Sayfa
<u>No</u>	<u>No</u>
Ek 1: Anket Formu	131



SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ

km	: kilometre
km ²	: kilometrekare
m	: metre
m ²	: metrekare
m ³	: metreküp
cm	: santimetre
mm	: milimetre
m/sn	: hız
%	: yüzde
°	: derece
°C	: sıcaklık
≤	: küçüktür ya da eşittir
≥	: büyüktür ya da eşittir
<	: küçüktür
=	: eşitlik

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ADNKS	: Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi
ASHB	: Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı
BM	: Birleşmiş Milletler
DAE	: Deprem Araştırma Enstitüsü
DEV	: Dünya Engelliler Vakfı
EYHGM	: Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü
İKTM	: İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü
KBB	: Konya Büyükşehir Belediyesi
KDK	: Kamu Denetçiliği Kurumu
KHGM	: Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü

KİİKTM	: Konya İl Kùltür ve Turizm Mùdùrlùğù
KOBİ	: Kùçùk ve Orta Bùyùklùkteki İşletmeler
MBS	: Mevzuat Bilgi Sistemi
MEB	: Millî Eğitim Bakanlığù
MGM	: Meteoroloji Genel Mùdùrlùğù
MTA	: Maden Tetik ve Arama
MTAGM	: Maden Tetik ve Arama Genel Mùdùrlùğù
ÖÇED	: Özel Çocuklar Eğitim ve Dayanışma Derneğù
TDK	: Türk Dil Kurumu
TL	: Türk lirasù
TOFD	: Türkiye Omurilik Felçliler Derneğù
TS	: Türk Standartları
TSE	: Türk Standartları Enstitùsù
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu

1. GİRİŞ

Bu bölümde çalışmanın amacı ve kapsamından bahsedilmiş olup çalışma alanı ile ilgili genel bilgiler verilerek çalışmanın konusuna ilişkin literatür özetleri verilmiştir.

1.1. Çalışmanın Amacı

Kültür ve inanç turizmine sahip tarihi bir yerleşim yeri olan Sille Mahallesi'nin kamusal alanlarının, herkes için tasarım açısından bütün bireylere eşit olanaklar sunması gerektiği düşüncesi, çalışmanın ilk hareket noktasını oluşturmaktadır. Özellikle bulunduğu coğrafya için bir miras niteliği taşıyan ve kültürel peyzajın şekillenmesinde etkili unsurlardan biri olan Sille, bulunduğu bölge içerisinde arkeolojik sit ve kentsel sit alanı olarak ilan edilen yerlerden biridir. Çalışmanın kapsamını net olarak belirtmek ve evrensel tasarıma ilişkin somut veriler ortaya koyabilmek amacıyla, kamusal alanlarda bulunan ulaşım arterleri ve kent donatı elemanları değerlendirilmiştir.

Bu kapsamda çalışma; 'Sille Mahallesi herkes için tasarım açısından uygun bir yerleşim alanı değildir' sorunsalı üzerine kurgulanmıştır. Bu doğrultuda öncelikle "engellilik", "erişilebilirlik", "evrensel tasarım" ve "kullanıcı odaklı" kavramlarının, gelişen yeni eğilimler çerçevesinde tanımları yapılmıştır.

"Evrensel tasarım" tarihçesi ve bu yaklaşım ile birlikte mekânların tasarım olgusu, engelli bireylerin sınıflandırılması, engelli bireylerin karşılaştıkları sorunlar, evrensel tasarım ilkeleri, kamusal alanların engellilere yönelik belirlenen standartlara uygunluklarının saptanması, evrensel tasarım için belirlenen genel ölçütler, alan gereksinimi ve erişime uzaklıkları, herkes için tasarım kapsamında Konya Sille Mahallesi'nin kamusal alanları hakkında araştırmalar yapılmıştır.

Kamusal alan olarak en yoğun kullanılan cadde ve sokaklardaki yaya yolları, merdivenler ve rampalar gibi taban elemanlarını, açık otoparkları ve çöp kutuları, aydınlatma elemanları ve oturma birimleri gibi donatı elemanlarını değerlendirirken aşağıdaki evrensel tasarım ilkeleri dikkate alınmıştır.

- Eşit kullanım

- Kullanımda esneklik
- Basit ve anlaşılır kullanım
- Algılanabilir bilgilendirme
- Tasarımda hata için tolerans
- Düşük fiziksel güç harcanması
- Yaklaşım ve kullanım için uygun mekân ve boyut sağlanması.

Çalışmada elde edilen bulgular doğrultusunda mevcut durumun iyileştirilerek yeniden ele alınması ve herkes için tasarım kapsamında peyzaj tasarım önerileri sunulması hedeflenmektedir.

1.2. Çalışmanın Kapsamı

Konya Sille Mahallesi'nin evrensel tasarım kriterleri bağlamında ele alındığı araştırma konusunun kapsamı; herkes için tasarım yaklaşımıyla bütün bireylerin ve kullanıcıların, kamusal mekânlara erişebilme ve bu alanları kullanabilme durumlarının, çalışma alanı olarak seçilen Konya ili Sille Mahallesi örneğinde incelenmesidir.

Sille Mahallesi'nin çalışma alanı olarak seçilmesinde etkili olan faktörler aşağıda sıralanmıştır:

- Özellikle bulunduğu coğrafya için bir miras niteliği taşıyor olması,
- Konum olarak kentin önemli bir noktasında yer alması,
- Özgün ve ilgi çekici doğal ve kültürel peyzaj değerlerinin olması,
- Kültürel turizm açısından potansiyellerinin bulunması,
- Zengin tarihçesini yansıtan eserlere sahip olması ve izler taşıyor olması,
- Geleneksel sivil mimari unsurlarının varlığı,
- Birinci derecede arkeolojik sit alanı ve kentsel sit alanı olması,
- Herkes için tasarım açısından bütün bireylere eşit olanaklar sunmaması,
- Çalışma alanının araştırmacı tarafından iyi biliniyor olması.

Çalışma kapsamında; Sille Mahallesi'nin kamusal alanlarındaki ulaşım arterleri ve kent donatıları evrensel tasarım ilkeleri bağlamında değerlendirilmiştir. Ziyaretçilere açık ve

özellikle turizm işleviyle öne çıkan turizm alanları kapsamında da; Çay Camii, Tepe Şapeli (Süt Kilisesi), Aya Elenia (Başmelek Mıkhael) Müzesi, Ak (Hacı Ali Ağa) Hamamı, Silile Müzesi, tarihi çeşme ve köprüler değerlendirmeye alınmıştır. Yapılan literatür araştırmalarında, çalışma alanı ile ilgili daha önce yapılmış benzer bir çalışmanın bulunmadığı görülmüştür. Bununla beraber, farklı alanlarda evrensel tasarım ve engelli bireylerin erişilebilirliğine yönelik çalışmalar bulunmaktadır. Yararlanılan kaynaklardan çalışmaya doğrudan etki edenler literatür özeti olarak aşağıda açıklanmaktadır.

Kavak (2010), yaptığı çalışmada, kullanıcılar arasındaki eşit olmayan kullanımı ortadan kaldıran evrensel tasarım kavramını ön planda tutarak; evrensel tasarım yaklaşımının kamusal alanlarda uygulanabilmesi ve eşit kullanıma imkân sağlayan kamusal alanlardaki tasarım kriterlerini ele almış ve evrensel tasarım yaklaşımına uygunluğunu analiz etmiştir.

Eşkil (2011), “Engelliler için dış mekân tasarım özellikleri bağlamında Ankara kent parklarının irdelenmesi” başlıklı bir çalışma yapmıştır. Çalışmada, kent parkları kavramından yola çıkılarak engelliler için dış mekân standartları belirlenmiştir. Çalışmada parkların engelli bireylerin kullanımına uygunluğu ele alınmış olup parkların engelsiz kullanımına katkıda bulunmaktadır.

Uslu ve Shakouri (2014), kentsel peyzajda engelli/yaşlı bireyler için bağımsız hareket olanağı ve evrensel tasarım açısından araştırma yapmıştır. Çalışmada, evrensel tasarım anlayışına dayalı olarak kentsel peyzaj içinde engellilerin sorunlarını çözmeye yönelik yöntemler araştırılmıştır.

Yıldız (2014), “Türkiye’de turizm tesislerinde evrensel tasarım ilkeleri üzerine bilgi geliştirilmesi: İstanbul örneği” başlıklı bir çalışma yapmıştır. Çalışmada, turizmde evrensel tasarım araştırmasına duyulan ihtiyaçtan yola çıkılarak turizm tesislerinde sürdürülebilirliği sağlamak ve turizm kalitesini artırmak amacıyla eşitlikçi tasarım ilkelerinin belirlenmesi, bu konuda yol gösterici uygulamaların ve bütüncül bir yaklaşımın kurgulanması amaçlanmıştır.

Tandoğan (2017), evrensel tasarım kavramına odaklanarak, kentsel peyzajın, ilgili örnekler üzerinden değerlendirilmesine yönelik bir çalışma yapmıştır. Çalışmada, evrensel tasarım kavramı açıklanarak, kent içindeki fiziksel çevrenin peyzaj mimarlığı ve kentsel peyzaj uygulamaları ile kent mekânının herkes için erişilebilir şekilde kullanımının sağlanmasıyla,

kentsel yaşam kalitesinin yükseltilebileceği vurgulanmış ve kentsel peyzaj ile ilgili tasarım örnekleri evrensel tasarım ilkeleri doğrultusunda değerlendirilmiştir.

Odabaş Uslu ve Güneş (2017), “Engelsiz kentler herkes için erişilebilir kentler” başlıklı bir çalışma yapmıştır. Çalışma, engelsiz kent ile herkes için erişilebilir kent nedir, herkes için kullanılabilir bir kent mümkün müdür ve kentin herkes tarafından kullanılabilir olması için neler yapılmalıdır soruları üzerinde durulmuştur.

Aygün, vd. (2018) tarafından yapılan çalışmada, kentsel mekânlar herkes tarafından erişilebilir olmak için hangi özelliklere sahip olmalı sorusuna yanıt aramakta olup cadde ve sokaklardaki taban elemanları, donatı elemanları ve bina girişleri ele alınmıştır.

Arı (2019), tarafından yapılan çalışmada, şehir parkının evrensel tasarım açısından engelli bireylerin erişimine uygunluğunun saptanması amaçlanmış ve park içerisinde kullanıcılara hizmet veren sosyal alanlar, ulaşım sistemleri, rekreasyon alanları, evrensel tasarım kriterleri kapsamında yerinde gözlem yapılarak incelenmiştir.

Çepehan ve Güller (2020) tarafından yapılan çalışmada, fiziksel çevrenin tüm kullanıcı grupları tarafından kullanılabilmesinin sağlanmasında mekân tasarımlarına yönelik temel bilgiler ortaya konularak, özel gereksinimi olan kısıtlı bireyler ile mimari tasarım ve mekân ilişkisi kurulmaya çalışılmıştır. Çalışma sonucunda herkes için tasarım kavramının, herkes için zorunluluk olduğunun farkına varılması ve tasarımların ayırım yapılmaksızın gerçekleşmesinde evrensel tasarımın sağlayabileceği olanaklar vurgulanmıştır.

Arslan (2020), “Safranbolu tarihi turizm yapıları ve turizm alanlarının engelli erişimi açısından değerlendirilmesi” başlıklı bir çalışma yapmıştır. Çalışmada, Safranbolu ilçesinde bulunan turizm alanlarının ortopedik engelli bireyler için erişilebilirliği araştırılmaktadır.

2. LİTERATÜR ÖZETİ

Çalışmanın bu bölümünde; engellilik/erişilebilirlik/ulaşılabilirlik kavramı, evrensel tasarım kavramı ve dış mekân kullanımlarında engelliler için evrensel tasarım standartları hakkında literatür araştırmaları yer almaktadır.

2.1. Engellilik / Erişilebilirlik / Ulaşılabilirlik Kavramı

Engelli kelimesi özürlü ya da sakat kelimeleri yerine kullanılsa bile bu kelimeler farklı şekillerde tanımlanmaktadır. Türk Dil Kurumu Sözlüğü 'ne göre engelli kavramı; zihinsel, bedensel, duyuşal ya da ruhsal kabiliyetlerini kaybeden, topluma uyum sağlayamayan ve günlük ihtiyaçlarını karşılayamayan kişiler olarak tanımlanmaktadır. Özürlü kelimesi özrü kusuru olan veya defolu anlamına gelmekte iken sakat kelimesi ise bozuk ya da vücudunda eksik bir yeri olan olarak tanımlanmaktadır (TDK, 2021).

TS 12576 (1999) Standardına göre engelli kavramı, vücut hareketleri kullanımında fiziki kısıtlılık ya da zihinsel kayıp olması durumu olarak tanımlanırken, TS 9111 (2011) Standardına göre ise cinsiyet, yaş, kültürel ya da sosyal özellikleri açısından, toplumdaki gereksinimlerini karşılaması kısıtlanan ya da engellenen kişiler olarak tanımlanmaktadır.

Birleşmiş Milletlerin kabul ettiği Engelli Kişilerin Hakları Bildirgesi'nde engelli tanımı; 'Normal bir kişinin kişisel ya da sosyal yaşantısında kendi kendisine yapması gereken işleri, bedensel veya ruhsal yeteneklerindeki kalıtsal ya da sonradan olma herhangi bir noksanlık sonucu yapamayanlar' şeklinde tanımlanmaktadır (DEV, 2021). Engelliler Hakkında Kanun'a göre ise, *'fiziksel, zihinsel, ruhsal ve duyuşal yetilerinde çeşitli düzeyde kayıplarından dolayı topluma diğer bireyler ile birlikte eşit koşullarda tam ve etkin katılımını kısıtlayan tutum ve çevre koşullarından etkilenen birey'* olarak tanımlanmaktadır (EYHGM, 2021).

Dünya Sağlık Örgütü (WHO); yetersizlik, özürlülük ve engellilik olarak üç ayrı tanımlama yaparak gruplandırmıştır. Yetersizlik, anatomik ya da fiziksel yapıdaki bir yetersizliği ya da denge kaybını ifade etmektedir. Özürlülük, bir yetersizlik sonucu ortaya çıkan ve diğer kişilere göre bir durumu yapabilme kabiliyetini kaybetmesi veya kısıtlamasıdır. Engellilik

ise, bir yetersizlik ya da özürlülük sonucunda bazı kişilerde meydana gelen ve o kişilerde cinsiyet, yaş, kültürel veya sosyal özelliklerini sınırlayan veya engelleyen bir durum olarak açıklanmaktadır (DEV, 2021). Dünya Sağlık Örgütü tarafından tanımlanan kavramların örnekleri Tablo 2.1’de verilmiştir.

Tablo 2.1: WHO tarafından tanımlanan yetersizlik, özürlülük ve engellilik kavramları ile ilgili örnekler (UN, 1996’a atfen Yavaş, 2002)

YETERSİZLİK	ÖZÜRLÜLÜK	ENGELLİLİK
Kesik bacak	Yürüme güçlüğü	İşsizlik
Görme bozukluğu	Okuma güçlüğü	Okula devam edememe
Kol ya da bacadaki felç	Sınırlı hareket etme	Sosyal soyutlanma
İşitme bozukluğu	Konuşmaları anlama güçlüğü	Sosyal soyutlanma
Zihinsel bozukluk	Yavaş öğrenme	Sosyal soyutlanma

Ulaşılabilirlik, erişilebilirliğin zeminini oluşturmaktadır ve bu iki kelime birbirlerini bütünleştirmektedir (Arslan, 2020). TS 9111 (2011) Standardına göre erişilebilirlik kavramı, toplumdaki bütün kişilerin, her mekâna ve hizmete istediği şekilde ulaşım kullanabilmesi olarak ifade edilmektedir. Erişilebilirlik kavramı, hamilelerin, çocukların, yaşlıların, bebek arabası kullanan veya çocuklu ailelerin, engelli bireylerin ya da geçici engeli olan kişilerin yaşamın tüm alanlarına eşit koşullarda erişim sağlaması olarak tanımlanmaktadır (Akıncı, 2019).

Bir yerleşim yerine veya kamusal alanlara ulaşım olanağıdır (Keleş, 1980’ e atfen Tekin, 2019). Engelliler Hakkında Kanun’a göre erişilebilirlik kavramı, ‘*Binaların, açık alanların, ulaşım ve bilgilendirme hizmetleri ile bilgi ve iletişim teknolojisinin, engelliler tarafından güvenli ve bağımsız olarak ulaşılabilir ve kullanılabilir olması*’ şeklinde tanımlanmaktadır (EYHGM, 2021). Scherrer (2001) erişilebilirliği şu şekilde vurgulamaktadır; herhangi bir yetersizliğe sahip olan birey, erişimi olan bir alanda engelli değildir. Fakat sağlam bir birey, erişimi olmadığı bir alanda engellidir.

Erişilebilirlik yalnızca engelli kişiler üzerinden değerlendirilmeksizin, tüm bireyler fiziksel ihtiyaçları ya da günlük faaliyetleri kesintiye uğramadan diğer bireyler gibi yaşamlarını bağımsız olarak sürdürmelidir. Bu bağlamda kesintisiz ve bağımsız günlük yaşama ulaşabilmek için kentsel erişilebilirliğin tekrar tasarlanması gereklidir (Enginöz ve Şavlı,

2016). Kentsel mekânlara rahat ve kolay erişim sağlayacak şekilde alanlar tasarlanması engelli kişiler açısından önemlidir. Bu bağlamda ulaşılabilirlik, toplumsal yaşamın bütün alanlarındaki hizmete erişim sağlayabilmek açısından ele alınarak iki temel erişim barındırmaktadır. Bunlardan birincisi fiziksel çevreye erişim, ikincisi ise bilgi ve mesaja erişim şeklinde sıralanmaktadır (Bekci, 2012). Tüm alanların toplum içerisinde yaşayan kişilerin kullanım şekline uygun olarak tasarlanması gerekmektedir ve herkes için tasarım şeklinde ortaya çıkan bir tasarım yöntemi ile herkesin ihtiyaçlarına seçenek sunan alanların oluşturulması sağlanmalıdır (Akıncı, 2019).

Uslu (2008) toplumu oluşturan kişilerin kolay bir şekilde hareket etmelerini, tüm faaliyetlerden zevk almalarını sağlayacak şekilde tasarlanan alanlar için peyzaj erişilebilirliği kavramını ifade etmiştir. Bu ifadeye göre peyzaj erişilebilirliğini tanımlamak gerekirse, toplum içerisinde yaşayan herkesin herhangi bir durumdan yardım almadan kolaylıkla dolaşabildikleri ve becerilerini kullanabildikleri açık mekânlar olarak düzenlenen tasarımlardır şeklinde tanımlamaktadır. Bu kavramdaki amaç ise, peyzajı oluşturan tüm alanların, işlevlerin ve donatıların herkes için eşit olmasını sağlamaktır (Akıncı, 2019).

2.1.1. Engellilik Sınıflandırması

Engelli kişilerin karşılaştıkları kısıtlılığın ve zorlukların minimum seviyeye indirilmesi için engel çeşitlerine göre gereksinim ve arzularının doğru şekilde tespit edilmesi gerekmektedir (Özhan, 2018). Bu bağlamda engellilik sınıflandırmaları, tanımları gibi farklı açıdan ele alınabilmektedir (Arslan, 2020). Bu bölümde engellilik sınıflandırılması yapılarak; ortopedik, görme, işitme ve konuşma, zihinsel engelliler, süreğen hastalıklar, ruhsal ve duygusal hastalığı olanlar ve diğer engelliler olmak üzere 7 başlık altında toplanmaktadır.

2.1.1.1. Ortopedik Engelliler

İskelet ve kas sisteminde eksiklik ve işlevsel kaybı olan kişiler olarak görülmektedir. Parmak, ayak, el, bacak, kol ve omurgalarında; kas güçsüzlüğü, şekil bozukluğu, hareket kısıtlılığı, eksiklik, spastik ve felçli olanlar ortopedik engelli grubu içerisinde yer almaktadır. Ortopedik engelliler yapılı çevredeki ihtiyaçları açısından 3 ayrı gruba ayrılmaktadır. Bunlar; yürüme engelliler, tekerlekli sandalye kullanan engelliler ve kollarını ya da ellerini kullanamayan engellilerdir (TS 9111, 2011).

2.1.1.2 Görme Engelliler

İki ya da tek gözünde kısmi ya da tam görme kaybı veya görme bozukluğu olan kişiler olarak görülmektedir. Renk körlüğü olanlar, göz protezi kullanan kişiler ve gece körlüğü olanlar görme engelli grubu içerisinde yer almaktadır. Görme engelliler yapıları çevredeki ihtiyaçları açısından 2 ayrı gruba ayrılmaktadır. Bunlar; az gören engelliler ve kör olan kişiler olarak görülmektedir (TS 9111, 2011).

2.1.1.3. İşitme ve Konuşma Engelliler

İki ya da tek kulağında kısmi ya da tam işitme kaybı olan kişiler işitme engelli olarak görülmektedir. Konuşmanın akıcılığında, hızında bozukluk olan kişiler ya da herhangi bir sebepten dolayı konuşamayan ve sesinde bozukluk olan kişiler ise konuşma ve dil engelli kişiler olarak görülmektedir. İşitme cihazı kullanan kişiler işitme engelliler grubunda yer alırken; gırtlaklı alınanlar, kekemeler, işitse bile konuşamayanlar, konuşmak için cihaz kullananlar, konuşma ve dil engelli grubu içerisinde yer almaktadır. İşitme engelliler yapıları çevredeki ihtiyaçları açısından 2 ayrı gruba ayrılmaktadır. Bunlar; az işiten engelliler ve sağır olan kişiler olarak ifade edilmektedir (TS 9111, 2011).

2.1.1.4. Zihinsel Engelliler

Gelişim sürecinde zihinsel fonksiyonlarında gerilik ve uyumsuz davranışlarda yetersizliği olan kişiler olarak görülmektedir. Zihinsel engelli olan kişiler, tehlike ile karşılaştıkları durumu anlayabilmeleri için uyarıcıların bulunması veya kendisini yönlendirecek donanımların iyi bir şekilde hazırlanması gibi birçok işitsel ya da görsel donanımlardan yararlanırlar (TS 9111, 2011).

2.1.1.5. Süreğen Engelliler

Kişilerin çalışma fonksiyonlarının ve kapasitesinin kısıtlanmasına sebep olan sürekli olarak tedavi ve bakım gerektiren hastalıklar olarak görülmektedir. Kas-iskelet, beyin ve omurilik engelliler, cilt-deri ve kan hastalıkları ie ruhsal davranış bozukluğu olanlar, süreğen engelliler grubu içerisinde yer almaktadır (Özdingiş, 2007).

2.1.1.6. Ruhsal ve Duygusal Hastalığı Olanlar

Davranış, duygu ve düşünceleri günlük hayattaki işlevlerini tamamlayamayan ve kişilerin birbirleri ile olan iletişimlerini ilerletmede zorluk yaşayan kişiler olarak görülmektedir. Şizofren ve depresyon hastalıkları olan kişiler, ruhsal ve duygusal hastalığı olanlar grubu içerisinde yer almaktadır (Şavlı, 2016).

2.1.1.7. Diğer Engelliler

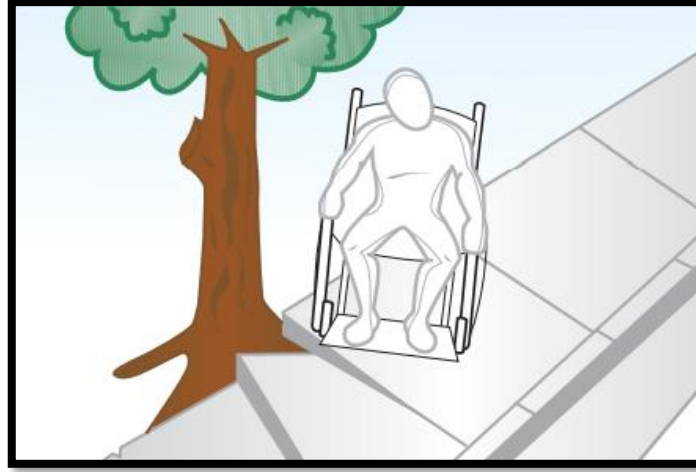
Kalıcı rahatsızlığı olanlar, geçici engelli kişiler, hamileler ve yaşlılar, sürekli tedaviye ve bakıma gereksinim duyan kişiler olarak görülmektedir (Ceylan, 2017).

2.1.2. Engelli Bireylerin Karşılaştıkları Engel Türleri

Engellilerin günlük yaşamlarında çevresel, sosyal, davranışsal, ekonomik, psikolojik ve bireysel farklı nedenlerden dolayı ulaşım, istihdam, sağlık ve eğitim gibi birçok faaliyetleri kısıtlanmaktadır. Engelli kişilerin karşılaştıkları engel türleri; çevresel, ekonomik, davranışsal ve sistematik engeller olarak aşağıda açıklanmaktadır.

2.1.2.1. Çevresel Engeller

Çevresel engeller, kamusal alanlarda çeşitli nedenlerden dolayı engelli kişilerde hareket kısıtlılığına neden olup, topluma etkin katılımlarını engelleyebilmektedir. Örneğin; rampası olmayan kaldırımlar, kırılmış zemin döşemeleri, kullanıma uygun olmayan yüzey kaplamaları, rampalara verilen yanlış eğimler gibi farklı birçok nedenlerden dolayı engellilerin kullanım alanlarında oluşan çatlaklar, çıkıntılar ve kot farklılıkları olarak ifade edilebilir (Şekil 2.1); (Arslan, 2020).



Şekil 2.1: Çevresel engel örneği (Belir, 2009)

2.1.2.2. Ekonomik Engeller

Engelli kişiler ve aileleri, iş hayatlarında çalışma durumlarını bağımsız olarak sürdüremedikleri için ekonomik nedenlerinden dolayı yaşamları boyunca kullanabilecekleri aletleri alamamakta ve sosyal yaşamları kısıtlanmaktadır (Arslan, 2020). Ekonomik engeller, Alzheimer hastalığı, beyin travması gibi engelli hallerinde bireyin kendilerine ait kararları kendisinin vermemesi ile ilgilidir (Ergenoğlu, 2013).

2.1.2.3. Davranışsal Engeller

Toplumsal yaşama etkin bir şekilde katılamamaları, diğer kişiler ile iletişim konusunda sorun yaşamaları gibi çeşitli engeller ile karşılaşmaktadırlar (Arslan, 2020). Davranışsal engeller; engelli bireylerin iş ve eğitim hayatında daha az yer bulması ve sosyal faaliyetlere nadir katılmaları gibi sorunlara neden olmaktadır (Ergenoğlu, 2013).

2.1.2.4. Sistemik Engeller

Engelli bireyler, kamu ve hukuksal politikalar açısından eksiklik yaşadıkları için sosyal yaşamlarında etkin olamamaktadır ve bu nedenden dolayı toplum hayatında dışlanma gibi davranışlarla karşılaşabilmektedirler (Arslan, 2020). Bu engeller; kişiler arasında ayrımcılığı, kişiye karşı önyargıda bulunmayı, eğitim-öğretim hayatına erişim sağlayamamaları ve toplum hayatında iletişimsizlik yaşamaları gibi birçok soruna neden

olabilmektedir (Ergenoğlu, 2013).

2.2. Evrensel Tasarım Kavramı

Evrensel tasarım en basit anlamıyla, tasarımın olduğu her alanda toplumdaki bireyler düşünülerek tasarımın gerçekleştirilmesi ve bu tasarımın ölçeğe uygun olarak uygulanmasıdır (Evcil, 2014).

Evrensel tasarım ifadesinin yaratıcısı Mimar Ronald L. Mace, Place ve Hardie ile birlikte yazdığı “*Erişebilir Çevreler: Evrensel Tasarıma Doğru*” isimli kitapta evrensel tasarım şu şekilde tanımlanmaktadır: “*Evrensel tasarım tüm ürünlerin, binaların ve dış mekanların mümkün olduğunca tüm insanların kullanımını sağlamak için tasarlanmasıdır*” (Mace vd., 1991).

Knecht, (2004), evrensel tasarımın dünya çapında bir hareket olduğunu ürün ve çevre tasarımında toplumdaki tüm kullanıcıları hedeflediğini vurgulamakta olup evrensel tasarım sayesinde, tasarımda tüm bireylerin düşünülmesi ve kullanıcıların yararına olacak tasarımların gerçekleştirilmesi ile birlikte kullanıcılar arasında ayrım yapılmayacağını ifade etmektedir (Evcil, 2014’ten).

Salmen (2001), evrensel tasarım kavramını, en geniş çeşitlilikte ve çok sayıda insanı hedefleyen tasarım uygulamaları olarak tanımlamaktadır. Bu tanımlamaya göre; tasarımcıların insan ihtiyaçları ve yetenekleri hakkında bilgileri ve teknoloji geliştikçe, evrensel tasarım uygulamalarının da gelişeceğini, değişeceğini ve artacağını, bu nedenle evrensel tasarımı karar verme süreci olarak kabul ettiğini ifade etmektedir.

Bir ortamın evrensel tasarıma uygun olarak tasarlanması o ortamın eşit, kavranabilir, basit ve ihtiyaç duyulmadan herkes tarafından kullanılabilir olması anlamına gelmektedir (Hanson, 2004; Evcil, 2014’ten). Evrensel tasarım, tüm ürün ve ortamların yaş, yetenek ve durum farkı olmadan birçok kişi tarafından kullanılmasına olanak sağlayan ve erişilebilirliğin tasarımıyla bütünleşik olmasını sağlayan bir tasarım yaklaşımı olarak tanımlanmaktadır (Dostoğlu vd., 2009).

Liu ve Hou (2010) evrensel tasarımın, kullanıcıların yaşam kalitesini arttırmakla birlikte

Evrensel tasarım; engelli veya özürlü bireyler, çocuklar, yaşlılar, hasta veya yaralı insanlar, hamile kadınlar, bebek arabalı veya çocuklu aileler gibi tüm insan fizyolojisine yönelik mekân ve ortamları tasarlamayı hedeflemektedir (Şekil 2.2). Özetle evrensel tasarımın hedef kullanıcı kitlesi herkeştir.



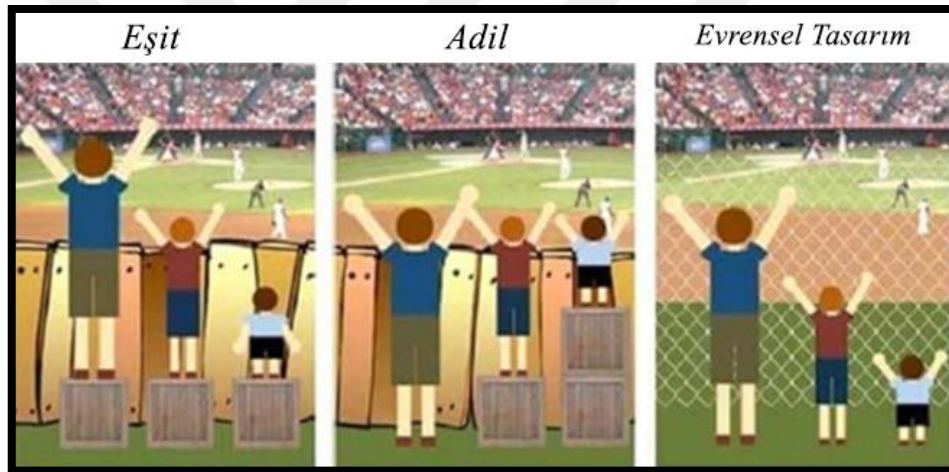
Evrensel tasarım kavramı ve ilkeleri Amerika’da Kuzey Karolina Eyalet Üniversitesi Evrensel Tasarım Merkezi (North Carolina State University / The Center for Universal Design) tarafından geliştirilmiş olup; kavram ve kavramın amacı aşağıda açıklanmıştır (Kavak, 2010).

Evrensel tasarım kavramı, farklı yeteneklerdeki, yaşlardaki ve ölçülerdeki tüm insanları hedef almaktadır (Preiser ve Ostroff, 2001). Evrensel tasarımın uygulanmasında amaç; bütün yapıların, ortamın ve ürünlerin eşit şartlarda kullanılabilir olmasıdır. Covington ve Hannah (1997) evrensel tasarım kavramını, ‘‘Herkesin, her zaman, her nesneye ve yere erişilebilirliği düşüncesidir’’ şeklinde tanımlanmıştır (Hacıhasanoğlu, 2003).

12

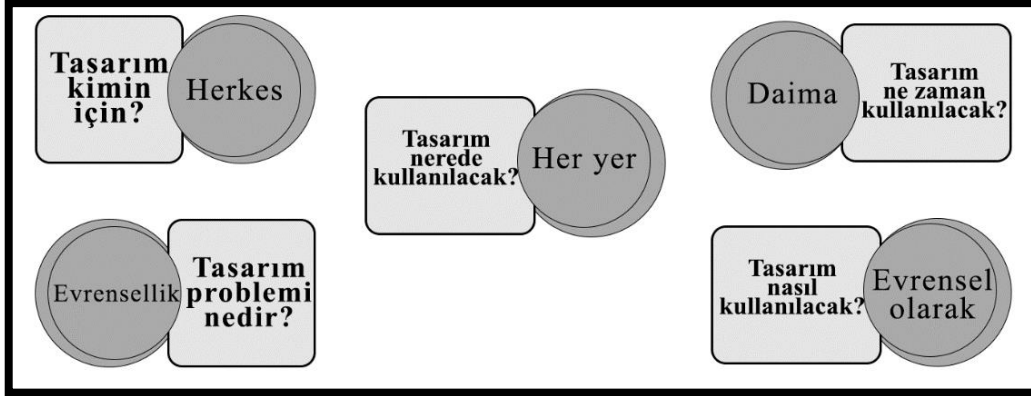
‘herkes için tasarım’ kavramının kullanıldığını ifade etmiştir. Bu bağlamda Trost iki kavram arasındaki farkı; evrensel tasarım bütüncül bir felsefe; herkes için tasarım ise uygulamalar olması şeklinde açıklamaktadır. Ayrıca evrensel tasarım, özürlü/engelli insanların ayrı veya özel bir grup olarak ele alınmasına karşı çıkmaktadır.

Evrensel tasarımın amacı, erişilebilirliğin yanında, mümkün olduğu kadar herkes tarafından kullanılabilir hale getirilerek insanların kolaylıkla kullanılabileceği mekânları, çevreleri, yapı öğeleri ve ürünleri en sade bir şekilde kullanışlı hale getirmek ve ek maliyet olmadan tasarlamaktır (Şekil 2.3) (Hacıhasanoğlu, 2003). Evrensel tasarım anlayışının gerçekleştirildiği tasarımlarla toplumdaki her bireyi memnun etmek amaçlanmaktadır (Evcil, 2014). Davranışta eşitlik, değerde eşitlik ve statüde eşitlik sağlanması, evrensel tasarımın ana ilkeleridir (Toplu, 2009).



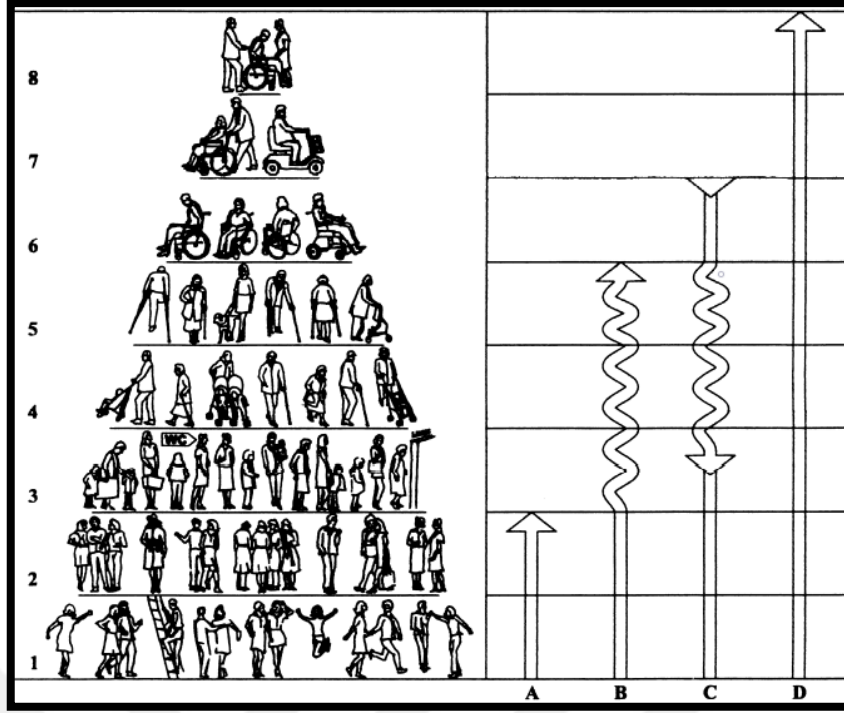
Şekil 2.3: Evrensel tasarım anlayışının kapsayıcılığı (ÖÇED, 2021)

Covington ve Hannah (1997) tasarımcılara, Şekil 2.4’te belirtilen sorulara karşılındaki cevapları verdiklerinde, evrensel tasarım koşullarını sağlayabileceklerini ifade etmektedir (Hacıhasanoğlu’ndan 2003).



Şekil 2.4: Evrensel tasarım için soru ve cevaplar (Hacıhasanoğlu, 2003'ten değiştirilerek)

Goldsmith (2000) tarafından oluşturulan evrensel tasarım piramidi 8 bölümden oluşmaktadır. Piramidin zeminini oluşturan birinci bölümde; fiziksel yetersizliği olmayan, koşabilen, zıplayabilen, yürüyebilen ve merdiven çıkabilen insanlar yer almaktadır. İkinci bölüm ise birinci bölüme yakın görünse de, atletik bir yapıya sahip olmayan fakat ihtiyaçlarını ve isteklerini kendi kendilerine sağlayabilen, herhangi bir engeli olmayan tüm insanları ifade etmektedir. Piramidin yan tarafında verilen A kategorisinde ise birinci ve ikinci bölümün düz devam ettiği ve bu bölümdeki insanların gündelik yaşamından memnuniyet duyduğu anlamına gelmektedir. Üçüncü bölüm sağlıklı bedenlere sahip tüm insan gruplarını temsil etmektedir fakat hareket etme durumu, diğer insanlara göre daha az olan yaşlı, hamile kadınlar, çocuklar ya da çocuklu aileleri kapsamaktadır. Dördüncü bölümde bebek arabası kullanan aileler, yürüme zorluğu çeken insanlar, yürüyebilmek için destek alan yaşlılar bulunurken; beşinci bölümde ise destek alarak yürüyebilen engelli bireyler yer almaktadır. Şekil 2.5' de Goldsmith (2000) tarafından oluşturulan evrensel tasarım piramidi verilmektedir.



Şekil 2.5: Herkes için evrensel tasarım piramidi (Goldsmith, 2000)

Piramidin yan tarafında verilen B kategorisinde ise üçüncü, dördüncü ve beşinci bölümlerde bulunan dalgalı oklar, bu bölümlerdeki tasarımların kolay bir şekilde düzeltilerek kullanıcı memnuniyetinin artırılabilceği anlamına gelmektedir. Altıncı bölümde tekerlekli sandalye kullanarak bağımsız bir şekilde hareket edebilen engelli insanlar yer almaktadır. Piramidin yan tarafında verilen C kategorisi ise yalnızca engelli kullanıcılar düşünülerek yapılan tasarımlardaki kullanıcı memnuniyeti anlamına gelmektedir. Yedinci bölümde bir başkası tarafından destek alarak kullanılan tekerlekli sandalye ile elektrikli mobilet kullanıcıları yer alırken, sekizinci bölümde tek başına hareket edemeyen birden fazla kişinin yardımına ihtiyaç duyan tekerlekli sandalye kullanıcılarını yer almaktadır. Piramidin yan tarafında verilen D kategorisinde ise birinci bölümden başlayıp sekizinci bölüme kadar devam eden düz çizgi, evrensel tasarımların tüm kullanıcılar tarafından ideal olduğu anlamına gelmektedir.

Covington ve Hannah (1997) tarafından evrensel tasarım, 6 farklı ölçüte sahiptir. Bu ölçütlere göre evrensel tasarım, en fazla sayıda kullanıcıya bağımsızlık ve saygınlık sağlayan, ürünün bütünlüğünde tehlikeye neden olmadan kullanıcıların özel gereksinimlerine uyum sağlayabilen, estetik olarak başarılı olabilen, optimum başarı gösterebilen, tüketiciye bilgi verebilen ve sürdürülebilir bir tasarım olması şeklinde

özetlenmektedir (Hacıhasanoğlu 2003).

2.2.1. Evrensel Tasarımın Tarihsel Gelişimi

Evrensel tasarım ilk olarak 1985 yılında Amerikalı Mimar Ronald L. Mace tarafından, bir tasarım yaklaşımı olarak ortaya konmuştur (Kavak, 2010; Ostroff, 2001). Engelsiz tasarım, herkes için erişilebilirlik, herkes için tasarım, insan odaklı tasarım, kapsayıcı tasarım vb. kavramlar dünyanın farklı ülkelerinde, evrensel tasarım kavramıyla genellikle eş anlamlı olarak kullanılmakta ve yaklaşık olarak aynı amacı hedeflemektedir.

Mace'in evrensel tasarım kavramını kullanmasında ve geliştirmesinde, çok küçük yaşlarda yakalandığı çocuk felcinin yaşamını büyük ölçüde değiştirmesi ve o yıllarda tedavisi bilinmediğinden dolayı tekerlekli sandalyeye bağımlı olarak yaşamaya başlaması etken olmuştur. Bununla birlikte önce II. Dünya Savaşı, sonra Kore Savaşı'nı takip eden yıllarda artan engelli genç nüfusuna dayandırılmaktadır (Evcil, 2014; Gossett vd., 2009'dan). Engelli bireylerin yaşam kalitesini yükseltmek ve herhangi bir fiziksel engel ile karşılaşmamaları için tasarımlar geliştirilmiştir. Bu amaçla başta ABD olmak üzere, bazı Avrupa ülkelerinde ve ülkemizde yasalar çıkarılmış ve uygulanmaya başlanmıştır (Yaşar ve Evcil, 2011).

2.2.2 Evrensel Haklara Ait Uluslararası ve Ulusal Yasal Mevzuatlar

Birleşmiş Milletler (BM), Avrupa Birliği (AB) ve Avrupa Konseyi, Amerika Birleşik Devletleri bünyelerinde ve ülkemizde engelli bireylerin evrensel haklarına ait yasal mevzuatlar bulunmakta olup aşağıda bu mevzuatların içerikleri detaylı olarak açıklanmaktadır.

2.2.2.1. Birleşmiş Milletler Bünyesindeki Yasal Mevzuatlar

Herkes için eşitlik ilkesi ile hareket eden ve evrensel tasarımın dayandığı ilkeler, ilk kez 10 Aralık 1948 tarihinde BM Genel Kurulu tarafından İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi 217 A(III) sayılı kararıyla ilan edilmiştir. Beyanname, Türkiye'de 6 Nisan 1949 tarihinde kararlaştırılması ile birlikte 27 Mayıs 1949 tarihinde Bakanlar Kurulu kararıyla kabul edilerek yürürlüğe girmiştir (7217 sayılı Resmî Gazete) (KDK, 2021).

İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi'nin 1., 2. ve 3. maddelerine göre, *‘‘Bütün insanlar özgür, onur ve haklar bakımından eşit doğarlar’’*, *‘‘Herkes, ırk, renk, cinsiyet, dil, din, siyasal veya başka bir görüş ulusal veya sosyal köken, mülkiyet, doğuş veya herhangi başka bir ayırım gözetmeksizin bu bildirge ile ilan olunan bütün haklardan ve bütün özgürlüklerden yararlanabilir’’* ve *‘‘Yaşamak, özgürlük ve kişi güvenliği herkesin hakkıdır’’* şeklinde ifade edilmektedir. Ayrıca 27. Madde, *‘‘Herkes toplumun kültürel yaşamına serbestçe katılma hakkına’’* sahip olduğunu söylemektedir. Ayrıca İnsan Hakları Evrensel Beyannamesinde BM Genel Kurulu 20 Kasım 1989 tarihinde Çocuk Haklarına Dair Sözleşmeyi kabul etmiş ve 2 Eylül 1990 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye ise bu sözleşmeyi 14 Eylül 1990 tarihinde imzalamış ve 9 Aralık 1994 tarihinde onaylanarak Resmî Gazete de yayınlanmıştır. Bu sözleşmenin içeriğinde ise engelli çocukların haklarına yer verilmektedir (KDK, 2021).

BM Genel Konseyi tarafından 1975 yılında Engelli Hakları Bildirgesi yayınlanmış ve bu bildirgenin içeriğinde engelli haklarının ırk, cinsiyet, dil, din ve ideolojik ayırım gözetmeksizin güvence altına alındığından bahsedilmektedir (EYHGM, 2021).

3 Aralık 1982 tarihinde BM tarafından kabul edilen Engelliler İçin Dünya Eylem Programı hazırlanmış ve Fırsat Eşitliği başlık adı altında engellilik ile ilgili oluşturulacak politikalar oluşturulmuştur (EYHGM, 2021). Ayrıca bu programda fiziksel çevreye yönelik; *‘‘Fiziksel çevre, her türlü engele cevap verecek şekilde düzenlenmelidir’’* hükmü yer almaktadır (Kavak, 2010).

16 Aralık 1991 tarihinde BM tarafından hazırlanan Yaşlı İlkelerine İlişkin İlkeleri'nde *‘‘Yaşlı bireyler yaş, cinsiyet, ırk veya etnik köken, engellilik veya diğer durumları gözetmeksizin adil muamele ve ekonomik katkılarından bağımsız olarak değer’’* görülmesi gerektiğini ifade etmektedir (EYHGM, 2021).

20 Aralık 1993 tarihinde BM Genel Kurulu'nun Engelliler İçin Fırsat Eşitliği Konusunda Standart Kurallar kabul edilmiş ve bu kurallar ülkelere eşit fırsatlar sunulmasında ne gibi önlemler alınmasını bildirmekte olup ayrıca Engelliler İçin Dünya Eylem Planını da özetlemektedir (EYHGM, 2021).

BM tarafından 2006 yılında kabul edilen ve 30 Mart 2007 tarihinde ülkemiz tarafından da New York'ta imzalanan Engellilerin Haklarına İlişkin Sözleşmesi yürürlüğe girmiş olup Bakanlar Kurulu tarafından yürütülmektedir. Yürütülen bu sözleşmede, engelli bireylerin

eşit koşullar altında olmasını sağlamak ve ayrımcılık yapılmaması gerektiğini, erişebilirliğe ait tedbirlerin alınmasını ve yaşam kalitelerinin artırılmasını amaçlamaktadır (EYHGM, 2021). Ayrıca BM tarafından hazırlanan Engellilerin Haklarına İlişkin Sözleşmesinde, (Accessibility for the Disabled A Design Manual for a Barrier Free Environment) Engelliler İçin Engelsiz Bir Çevre Tasarlama Kılavuzu da bulunmaktadır (Kavak, 2010).

2.2.2.2. Amerika Birleşik Devletleri Bünyesindeki Yasal Mevzuatlar

1961 yılında engelliler için alınan kararlar doğrultusunda Amerika Ulusal Standartları Enstitüsü (American National Standards Institute (ANSI) tarafından hazırlanan A 117.1 Standartları engelli kişilere yönelik yapılan ilk standartlardan birisi olarak görülmektedir. Her beş yılda bir bu standartlar yeniden düzenlenmektedir (Özdingiş, 2007).

26 Temmuz 1990 yılında yürürlüğe giren Engelli Amerikalılar Yasası kısaca ADA olarak bilinen bu yasa, engelliler için belirlenen haklara ve toplum içerisine katılımı sağlamaktadır. Bu yasa ile engelli kişilerin kamu mekânlarından yararlanmasını engelleyecek unsurları yasaklayan bir yasa olarak görülmekte olup, İnsan Hakları Yasasında belirtilen ‘ırk, cinsiyet, milliyet ve din farkı gözetmeksizin, devlet bütçesinden yararlansın ya da yararlanmasın her türlü kamu olanağının engelliler için de kullanılabilir olması’ hükmü ile aynı kapsamı içermektedir (Özdingiş, 2007).

2.2.2.3. Avrupa Birliği ve Avrupa Konseyi Bünyesindeki Yasal Mevzuatlar

Avrupa Kentsel Şartı (European Urban Charter) Avrupa Konseyi’ne bağlı olarak çalışan Avrupa Yerel ve Bölgesel Yönetimler Konferansı’nın 1992 yılında Strazburg’da yaptığı 27. oturumunda kabul edilmiş olan ve kentli haklarının ele alındığı ilk belgedir. Şart, insanların eşit haklara sahip olduğunu dikkate alarak, insan hakları açısından eşitliğin sağlanmasını kapsamaktadır. Bu amaçla tüm insanların güvenli, rahat ve erişebilir mekânların oluşumunu sağladığı ilkeleri belirlemekte olduğu görülmektedir (Pektaş ve Akın, 2010).

20 Aralık 1996 tarihinde AB Engelliler İçin Fırsat Eşitliği hakkında kararlar almıştır. Bu kararları özetlemek gerekirse, engelli kişilerde dâhil olmak üzere, diğer herkesin toplum içerisinde fırsat eşitliğinin sağlanması, ekonomik ve sosyal katılımlarına erişimlerine engellerin bulunmaması, engelli kişilere uygulanan olumsuz ayrımcılığın olmaması ve bu

şekilde yaşam kalitelerin yükseltilmesine, BM Genel Kurulu'nun 1993 yılında kabul ettiği Engelli Kişilere Fırsat Eşitliği Konusunda Standart Kuralların engelli kişilerin de diğer kişiler ile aynı hakları paylaşmalarının gerektiğine karar verilmiştir (EYHGM, 2021).

7-9 Aralık 2000 tarihlerinde Avrupa Konseyi, AB Temel Haklar Şartını kabul etmiştir. Belgenin eşitlik bölümünde belirtilen 21. Madde ayrımcılık yasağını içermekte olup *“engellilik/özürlülük, yaş, cinsel eğilimler gibi hususlara dayanılarak ayrımcılık”* yapılmayacağını, 25. Madde yaşlıların hakkını içermekte olup *“Yaşlıların bağımsız ve onurlu bir yaşam sürme ve toplumsal ve kültürel hayata katılma haklarını tanır ve bu haklara saygı duyar”* hükümleri yer almaktadır. 26. Maddede de özürlü kişilerin topluma katılmaları *“Özürlü kişilerin bağımsızlıklarını, sosyal ve mesleki açıdan içinde yaşadıkları topluma katılıp katkıda bulunmalarını sağlayacak önlemlerden yararlanma haklarını tanır ve bu haklara saygı duyar”* hükümleri yer almaktadır (EYHGM, 2021).

Avrupa Konseyi tarafından 29 Ocak 2003 tarihinde kabul edilen *“Engellilerin Toplumla Tam Bütünleşmelerine Yönelik Avrupa Konseyi”* öneri metni yayınlamıştır. Önerinin 3. Maddesine göre; engellilerin yaşam kalitelerini arttırmak için gerekli olan yardım ve destek alma hakkının yeterli olmadığını, statüde eşitlik, kapsayıcılık, sosyal ve kültürel haklara erişiminin garanti altına alınmasının hedeflenmesinden bahsedilmektedir (EYHGM, 2021).

2.2.2.4. Ulusal Yasal Mevzuatlar

Türkiye’de 1950 yılına kadar, engelli bireylere yönelik sorumluluk ve hizmetler Sağlık Bakanlığı bünyesinde yürütülürken, daha sonra Millî Eğitim Bakanlığı’na devrolmuştur. Özürlüler İdaresi Başkanlığı’nın 1996 yılında kurulması ile çalışmalar bu kurum tarafından yürütülmeye başlanmıştır (Özdingiş, 2007). 2011 yılına kadar devam eden bu kurum, T.C. Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı’nın kurulmasıyla yeniden çalışmalarına devam etmektedir. Özürlüler İdaresi Başkanlığı’na bağlı Özürlü Bakım Hizmetleri Dairesi Başkanlığı ve Yaşlı Bakım Hizmetleri Dairesi Başkanlığının birleştirilmesi ile birlikte Özürlü ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü kurulmuş olup 2013 yılında Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü olarak değiştirilerek bu kurum bünyesinde yürütülmeye başlanmıştır (EYHGM, 2021).

Ülkemizde mevzuat anlamında engelliler, çocuklar, yaşlılar ve hamileler için rahatça

kullanılabilir mekânlar oluşmasına yönelik yasal düzenlemeler, 1982 T.C. Anayasası ile yer almaya başlamıştır. Anayasanın 10. Maddesi; Kanun önünde eşitlik: *“Herkes, dil, ırk, renk, cinsiyet, siyasi düşünce, felsefi inanç, din, mezhep ve benzeri sebeplerle ayırım gözetilmeksizin kanun önünde eşittir. Çocuklar, yaşlılar, özürlüler, harp ve vazife şehitlerinin dul ve yetimleri ile malul ve gaziler için alınacak tedbirler eşitlik ilkesine aykırı sayılmaz. Devlet organları ve idare makamları bütün işlemlerinde kanun önünde eşitlik ilkesine uygun olarak hareket etmek zorundadırlar”* hükmünü içermektedir (EYHGM, 2021).

2005 yılında kabul edilmiş olan Engelliler Hakkında Kanunu’nda, engellilerin tüm hak ve hizmetlerden yararlanması için fırsat eşitliğinin sağlanmasına, toplumsal hayata diğer kişiler ile eşit koşullarda erişilebilirliğin sağlanması için planlama ile tasarım süreçlerinde erişilebilirlik standartlarına uygunluğun sağlanması ve tedbirlerin alınması yönünde düzenlemelerin yapılmasının gerektiğini belirtmektedir (EYHGM, 2021).

2006/18 sayılı Kamu Binaları, Kamuya Açık Alanlar ve Toplu Taşıma Araçlarının Özürlülerin Kullanımına Uygun Duruma Getirilmesi ile ilgili Başbakanlık Genelgesi yayımlamıştır. Genelge ile mevcut tüm kaldırım, açık ve yeşil alanlar, spor alanları ile sosyal ve kültürel alanların engelli bireylerin toplumsal yaşama tam katılımlarının sağlanması hedefine ulaşabilmeleri için erişilebilirliğine uygun duruma getirileceğinin büyük önem taşıdığını dile getirilmektedir (EYHGM, 2021).

Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliğinde (yürürlük 2014); çocuklar, yaşlılar ve engelliler gibi kamusal ortak mekânların kullanımında zorluk ve hareket etme kısıtlılığı yaşayan bireylerin, sosyal ve kentsel alanlara erişimini kolaylaştıran önlemlerin alınması, tasarım ilkelerinin geliştirilmesinin, tasarım ve planlama sürecinde engelli bireylerin dikkate alınması gerekliliği vurgulanmaktadır (MBS, 2021).

Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği’nde (yürürlük 2017) *“İlgili idare, erişilebilirlik mevzuat ve standartlarında getirilen hükümlere uymakla ve bunları uygulamakla yükümlüdür”* maddesi yer almakla birlikte, projelerin Türk Standartları Enstitüsü (TSE) standartlarına uygun olarak hazırlanması zorunlu olduğu belirtilmektedir (MBS, 2021).

Türk Standartları Enstitüsü (TSE) engelli kişilere yönelik açık ve kapalı alanları içeren

standartları belirlemiştir. TS 12576 “Şehir İçi Yollar-Özürlü ve Yaşlılar İçin Sokak, Cadde, Meydan ve Yollarda Yapısal Önlemler ve İşaretlemelerin Tasarım Kuralları” ve TS 9111 “Özürlüler ve Hareket Kısıtlılığı Bulunan Kişiler İçin Binalarda Ulaşılabilirlik Gerekleri” başlıkları adı altında yaya ulaşım ağlarında (yaya yolları, yaya kaldırımları, bisiklet yolları, yaya geçitleri, işaretler, dış mekân merdiven ve rampaları, duraklar, park tesisleri, korkuluklar, kent mobilyaları) ve bina girişlerinde (hissedilebilir yüzey, kılavuz iz, uyarıcı yüzey, işaretleme) öngörülen tasarım standartlarını içermektedir (TSE, 2021; TOFD, 2021’den).

2.2.3. Evrensel Tasarım İlkeleri

Evrensel tasarım ilkelerini, Amerika’da bulunan Kuzey Karolina Eyalet Üniversitesi’nde (North Carolina State University) Ronald Mace öncülüğünde mühendisler, mimarlar, endüstri tasarımcıları, peyzaj mimarları gibi meslek gruplarından oluşan tasarım ekiplerinin çalıştığı Evrensel Tasarım Merkezi (The Center for Universal Design), tasarımcılara rehberlik edebilmesi ve daha kolay anlaşılıp uygulanabilmesi için evrensel tasarım ilkelerini belirlemiştir. Belirlenen bu ilkeler, hem tasarım sürecine rehberlik etmekte hem de tasarımların değerlendirilmesine imkân tanımakta olup, kullanıcılara ve tasarımcılara kolaylık sağlamaktadır (URL-1, 2021).

Mace ve arkadaşları 1994 yılından başlayarak 1997 yılına kadar evrensel tasarım ilkelerini birçok kez değiştirerek anlaşılır bir hale getirmişlerdir (Evcil, 2014). Evrensel tasarım ilkelerini ilk olarak belirledikleri taslak sonrasında 22 Mayıs 1995 tarihinde, 10 ilke olacak şekilde belirlemiştir (Story, 2001). Belirlenen bu ilkelerin ilk taslak biçimi Tablo 2.2’ de verilmiştir.

Tablo 2.2: 22 Mayıs 1995 evrensel tasarım ilk taslak biçimi (Evcil, 2014’ ten değiştirilerek)

İLKELER	AÇIKLAMALAR
Basit işlem	Tasarımın kolay bir şekilde anlaşılması sağlanmalı ve gereksiz kullanımlara karşı herhangi bir anlaşılma durumu en az düzeye indirgenmelidir.
Sezgisel işlem	Tasarımın ait olduğu kültürde alışılmışın dışında kullanılmaması ve yeni bilgiler sağlanmaması gerektiğini ifade etmektedir.
Gereksiz geri beslemeden kaçınılması	Tasarımda çeşitli olan duyuşsal biçimlerin sadece gerekli olan geri beslemeye hizmet etmesi sağlanmalıdır.

Tablo 2.2: (devam ediyor)

Kademeli seviye değişiklikleri	Tasarımda genellikle iniş ve çıkışlardan kaçınılmasını, sadece mecbur kalındığı durumda kot farkının tüm kullanıcı kitlesinde aynı olmasını sağlaması gerektiğini açıklamaktadır.
Hareket ve yaklaşım için boşluk bırakılması	Tekerlekli sandalye kullanıcılarının ve benzeri engelli kullanıcıların manevra yapmaları için tasarımda gerekli boşluk alanların düşünülmesi gerektiğini ifade etmektedir.
Düşük fiziksel güç gereksinimi	Tasarlanan alan içerisinde enerji kullanımını en aza indirmek ve kişilerdeki yorgunluk seviyesini minimum düzeyde tutmak gerektiğini ifade etmektedir.
Konforlu erişim mesafesi	Tasarımda kullanıcı, alan içerisindeki ulaşımını minimum mesafede sağlamalıdır.
Hataların azaltılması ve tolere edilmesi	Tasarımın kullanıcılara zarar vermemesi gerektiğini ayrıca yanlış kullanımdan kaynaklı bir sakatlık yaratmaması gerektiğini açıklamaktadır.
Kullanım yöntemlerinde alternatifler	Yapılan tasarımın kullanıcılara işlem görme becerisine olanak vermesi gerektiğini ifade etmektedir.
Fark edilebilir bilgi	Yapılan tasarımın kullanıcılar açısından algılanabilir ve ayırt edilebilir olması gerektiğini ifade etmektedir.

26 Temmuz 1995 tarihinde hazırlanan ikinci taslakta ise 6 ilke yer almaktadır (Story, 2001). Belirlenen bu ilkelerin ikinci taslak biçimi Tablo 2.3’de verilmiştir.

Tablo 2.3: 26 Temmuz 1995 evrensel tasarım ikinci taslak biçimi (Evcil, 2014’ ten değiştirilerek)

İLKELER	AÇIKLAMALAR
Kolay anlaşılmasını sağlamak	Tasarımın, kullanıcılar tarafından kolay anlaşılabilir olması gerektiğini açıklamaktadır.
Kolay çalışmasını sağlamak	Tasarımda kullanıcılar en az bir şekilde enerji sağlamalı ve tasarımı kolay kullanabilmelidir.
Kullanıcı ile iletişim	Tasarımda kullanıcı kitlesinin duyuşal kabiliyetine bakmaksızın onlar ile etkin olabilecek şekilde iletişim kurmaları gerektiğini ifade etmektedir.
Kullanıcı hatalarını tasarlamak	Tasarımda kullanıcılar tarafından olan hataların zararlarını ve risklerini minimum seviyeye indirmesi gerektiğini açıklamaktadır.
Çeşitli kullanım yöntemlerini olanaklı kılmak	Kullanıcı kitlesinin kabiliyetine göre tasarımların çeşitli yöntemleri sunması gerektiğini ifade etmektedir.
Ulaşmak için boşluk bırakmak	Tasarımda kullanıcı kitlesinin vücut ölçülerine göre değil, rahat bir şekilde manevra yapabilmeleri için gerekli olan boşluk alanların bırakılması gerektiğini açıklamaktadır.

1995 yılında bahsedilen iki taslağın tasarım ilkelerine bakıldığında ifadeler açık ve net bir şekilde anlaşılmamaktadır. Bu nedenle Mace ve birlikte çalıştığı arkadaşları evrensel tasarım ilkelerin son şeklini 1 Nisan 1997 tarihinde yayınlamışlardır (Story, 2001). Günümüzde kullanılmaya devam eden evrensel tasarım ya da herkes için tasarım adı altında belirlenen

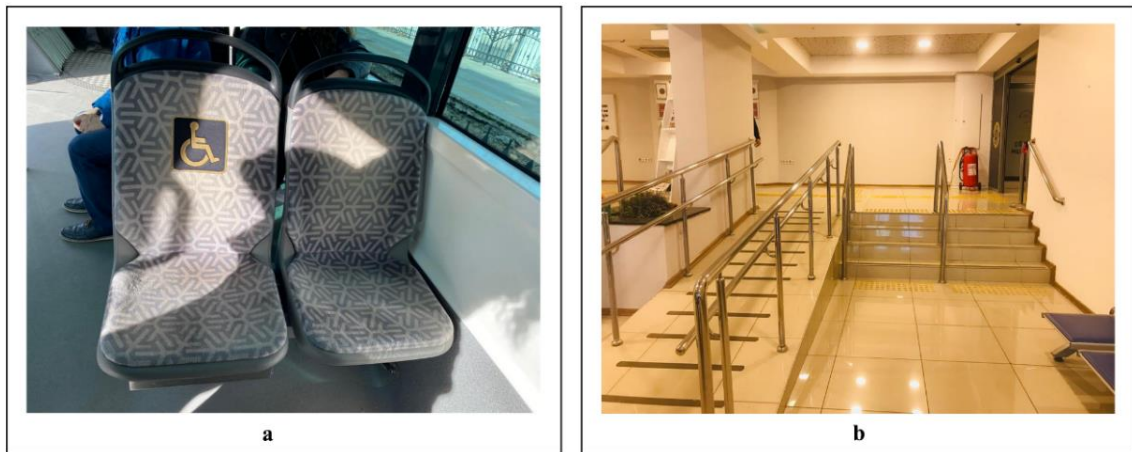
ilkeleri Evrensel Tasarım Merkezi (The Center for Universal Design) şu şekilde sıralamıştır:

- Eşit Kullanım
- Kullanımda Esneklik
- Basit ve Sezgisel Kullanım
- Algılanabilir Bilgi
- Hata Toleransı
- Düşük Fiziksel Güç
- Yaklaşım ve Kullanım İçin Boyut ve Alan (Ergenoğlu, 2013).

Evrensel tasarım ilkeleri olarak belirlenen bu yedi ilke, herkes tarafından daha kolay anlaşılabilir olması ve herkes için tasarıma rehberlik edebilmesi için geliştirilmiş olup detayları aşağıda açıklanmıştır.

2.2.3.1. Eşit Kullanım (Equitable Use)

Tasarımlar, tüm kullanıcılar tarafından eşit kullanılabilir olacak şekilde yapılmalı, kullanıcılar arasında bir ayırım olmamalı ve tüm bireyler için eşit güvenlik sağlanmalıdır (şekil 2.6) (Seçme, 2019). Ayrıca tasarımlar, farklı birçok kabiliyetleri olan bireyler için kullanışlı ve satın alınabilir olmalıdır (Story vd., 1998).



şekil 2.6: Tüm kullanıcılar için eşit kullanımlar (Orijinal, 2021)

Tasarım Rehberi:

- Tüm bireyler için aynı kullanım şeklinin aynı değerde olması sağlanmalıdır. Mümkün olduğu kadar aynı, mümkün olmadığı durumda ise benzeri veya eşdeğeri uygulanmalıdır.
- Hiçbir kullanıcı için ayrımcılık yapılmamalı ve utandırılmamalıdır.
- Tüm kullanıcıların güvenliği ve emniyeti için eşit olanaklar sağlanmalıdır.
- Yapılan tasarımlar tüm kullanıcılar için ilgi çekici olmalıdır (Story vd., 1998).

2.2.3.2. Kullanımda Esneklik (Flexibility in Use)

Tasarım, tüm kullanıcıların çeşitli yetenekleri ve bireysel olarak karar verebildikleri tercihleri içermelidir (Seçme, 2019).

Tasarım Rehberi:

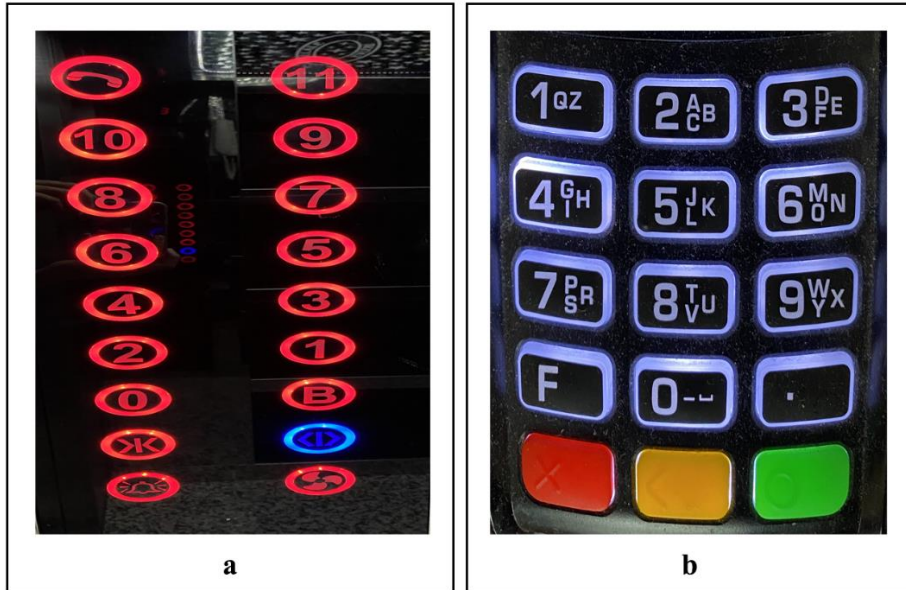
- Tasarımda kullanıcılar için, kullanım yöntemleri açısından alternatifler sağlanmalıdır (Şekil 2.7)
- Tasarım hem sağ, hem de sol el kullanımında kullanıcılara erişim ve kullanım imkânı sağlamalıdır.
- Kullanıcılar için dikkatli ve doğru bir şekilde kullanım sağlayacak tasarımlar yapılmalıdır.
- Kullanıcıların hızına uygun tasarımlar yapılmalıdır (Story vd, 1998).



Şekil 2.7: Her kullanıcı için kullanım yöntemleri (URL-2, 2021)

2.2.3.3. Basit ve Sezgisel Kullanım (Simple and Intuitive Use)

Kullanıcının konsantrasyon seviyesinden, dil becerilerinden ya da bilgisinden bağımsız; kolay, anlaşılabilir tasarımların yapılması gerekmektedir (Story vd., 1998). Tasarımlar karmaşık bir şekilde değil; sade, algılaması basit ve yalın olmalıdır (Şekil 2.8); (Seçme, 2019).



Şekil 2.8: Post cihazı ve asansör tuşları (Orijinal, 2021)

Tasarım Rehberi:

- Gereksiz olan ve karmaşık tasarımlar ortadan kaldırılmalıdır.
- Kullanıcıların sezgileri ve beklentileri tasarımda dikkate alınmalıdır.
- Tasarım çeşitli dil becerileri ve okuma/yazma düzeyleri farklı olan kullanıcılara göre yapılmalıdır.
- Tasarım, iş süreci sırasında, tamamlanmasında ve sonrasında gerekli olan yönlendirmeyi sağlamalıdır (Story vd., 1998).

2.2.3.4. Algılanabilir Bilgi (Perceptible Information)

Tasarım, gerekli olan bilgileri kullanıcının duyuşal yeteneğinden bağımsız olarak, etkin bir şekilde iletmelidir (Story vd., 1998). Ayrıca kullanıcılar arasında ayırım olmaksızın gerekli olan bilgi tüm kullanıcılar tarafından aynı düzeyde algılanabilmelidir (Seçme, 2019).

Tasarım Rehberi:

- Tasarımda görsel, sözel, dokunsal vb. anlatımları olan bilgilendirmeler kullanılmalıdır (Şekil 2.9).
- Tasarımda bilgilendirmenin anlaşılabilir olması maksimum seviyede olmalıdır.
- Yönlendirme ve kılavuz oluşturarak tasarım kolaylaştırılmalı, kullanılan öğeler tanımlanabilecek bir şekilde birbirinden ayrılmalıdır.
- Duyusal sınırlamalara sahip olan kişiler tarafından kullanılan araç ve teknikler ile uyumluluk sağlanmalıdır (Story vd., 1998).



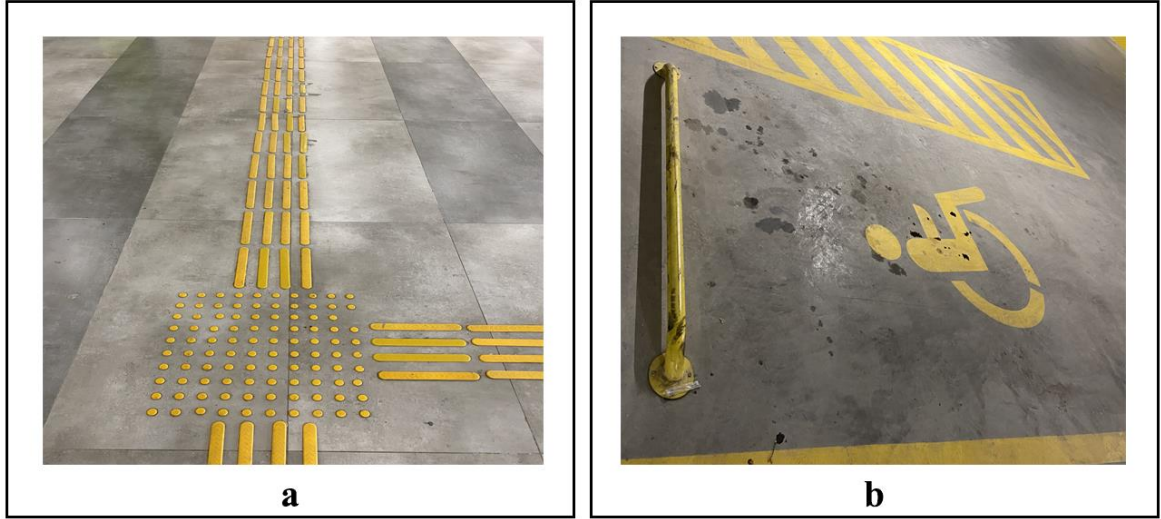
Şekil 2.9: Yazılı ve görsel bilgilendirme tabelaları (Orijinal, 2021)

2.2.3.5. Hata Toleransı (Tolerance for Error)

Yapılan tasarımlar, kullanacak olan kişiler tarafından yaşanabilecek kaza ve risklerden korumalıdır. Oluşabilecek kazaların sonuçlarını da en aza indirebilmelidir (Seçme, 2019).

Tasarım Rehberi:

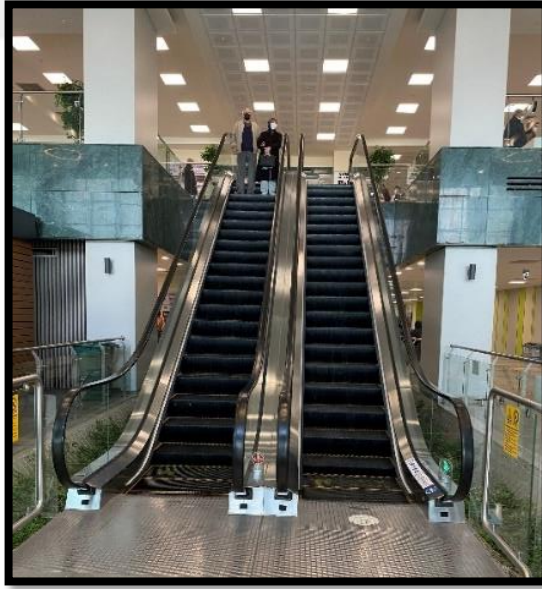
- Tasarımda kullanılan öğelerin hata payı ve tehlikeleri, mümkün olduğunca en aza indirilerek düzenlenmelidir. En çok kullanılan öğeler için ulaşılabilirlik sağlanmalı, tehlikeli öğelerin hata payları yok edilmeli, izole edilmeli ya da korunma sağlanmalıdır.
- Tasarım, oluşabilecek tehlike ve hata payları için uyarılar sağlamalıdır (Şekil 2.10).
- Tasarımın, tehlike ve hatalara karşı koruma sağlaması gereklidir.
- Tasarımda, dikkat gerektiren işlerdeki hareketleri sınırlayıcı önlemler sağlanmalıdır (Story vd., 1998).



Şekil 2.10: Uyarıcı kılavuz izleri ve araç durdurucu (Orijinal, 2021)

2.2.3.6. Düşük Fiziksel Güç (Low Physical Effort)

Fiziksel kullanıma uygun olarak tasarlanan, rahat bir şekilde kullanımı olan ve minimum seviyede enerji harcıyıp yoruldukları ürün ya da mekânlardır (Şekil 2.11); (Seçme, 2019).



Şekil 2.11: Yürüyen merdivenler (Orijinal, 2021)

Tasarım Rehberi:

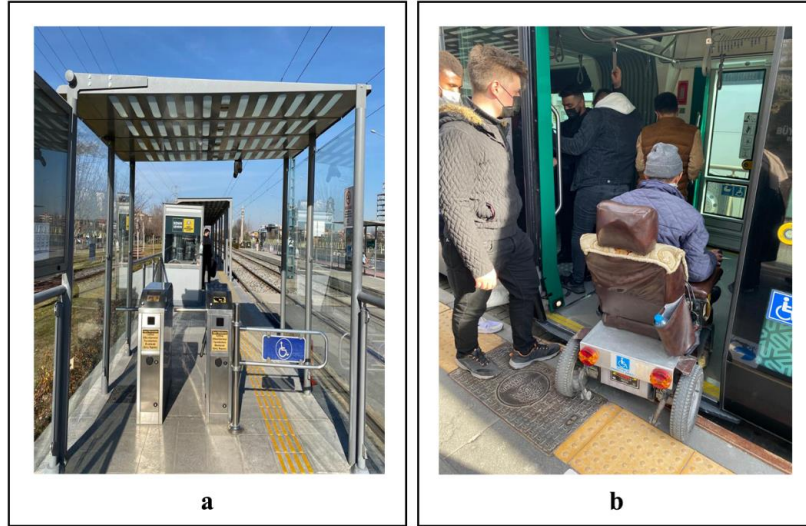
- Kullanıcıların doğal vücut pozisyonları ile kullanabilmesine imkân verecek tasarımlar yapılmalıdır.
- Kabul edilebilir ölçüleri aşmayacak şekilde kullanım gücü sağlanmalıdır.
- Tekrar edilen hareketler, minimum seviyeye düşürülmelidir.
- Sürekli olarak fiziksel güç sarf edilen tasarımlar, mümkün olduğu kadar minimum seviyede yapılmalıdır (Story vd., 1998).

2.2.3.7. Yaklaşım ve Kullanım İçin Boyut ve Alan (Size and Space for Approach and Use)

Her türlü kullanıcının hareket biçimlerine, duruş şekillerine ve vücut boyutuna uyum gösterecek erişim, boyut ve yaklaşım sağlayabilecek kullanım alanları oluşturulmalıdır (Seçme, 2019).

Tasarım Rehberi:

- Ayakta duran ya da oturan kullanıcıların, önemli öğeleri görebilmeleri için engel olmayacak bir görüş alanı sağlanmalıdır.
- Ayakta duran ya da oturan kullanıcılar, tüm kullanımlara ve öğelere rahat ulaşabilmelidir.
- Tasarım, farklı boyutlara sahip ellere ve elle kavrama özelliklerine uygun olmalıdır.
- Kullanıcılara yardımcı olabilecek araçlar veya bireysel kullanım için yeterli alanlar sağlanmalıdır (Şekil 2.12) (Story vd., 1998).



Şekil 2.12: Tüm kullanıcılar için kullanılabilir geçiş alanları (Orijinal, 2021)

2.3. Dış Mekân Kullanımlarında Engelliler için Evrensel Tasarım Standartları

Sadece engelli bireyler olarak adlandırılmaksızın engeli kısıtlı olan hamileler, çocuklar, yaşlılar, bebek arabası kullanan aileler olmak üzere herkes olarak adlandırdığımız kişilerin, her alana rahatça erişimlerini sağlamak için tasarım standartları belirlenmiştir. Bu tasarım standartları ayrı başlıklar altında toplanıp detayları aşağıda açıklanmaktadır.

2.3.1. Açık ve Yeşil Alan Standartları

Açık ve yeşil alanlar; parklar, çocuk oyun alanları, spor alanları ile piknik alanları gibi açık alanlar ve rekreasyon alanlarını içermektedir. Bu alanların, herkesi kapsayan kullanıcı kitlesi tarafından kullanılabilir ve ulaşılabilir olması sağlanmalıdır. Ayrıca açık yeşil alanların girişlerinde, yollarında ve içerisinde yer alan farklı etkinlik bölgelerinde, görme engelliler veya baston kullanan diğer engelliler için hissedilebilir kılavuz izleri kullanılmalıdır. Zemin döşemesi tekerlekli sandalye kullanıcıları için sarsıntısı az, yürüme ve geçiş kolaylığı sağlayan zemin malzemesi kullanılması gerekmektedir. Ayrıca zemin malzemesinin her türlü hava şartlarına karşı dayanıklı olması sağlanmalıdır (ASHB, 2021).

Parklar; günlük hayatın yoğunluğundan uzaklaşarak dinlenmeye olanak sağlayan alanlardır. Herkes için rekreasyon alanlarına duyulan ihtiyaç gün geçtikçe artmaktadır. Bu tür rekreasyon alanların tasarımında tüm kullanıcıları düşünmek gerekmektedir. Yayaların

hareketliliği kısıtlanmamalı ve güvenliğine öncelik verilmeli, engelli bireylerin hareketine engel olmayacak, onları zorlamayacak ve hareketliliğini kısıtlamayacak şekilde tasarımlar yapılmalıdır (Bekiroğlu, 2002).

Çocuk oyun alanları; her yaş grubuna hitap eden, kullanıcıların rahatça hareket edip oyun oynadıkları alanlardır. Bu alanlar güvenli, basit, algılanabilir ve fiziksel olarak gelişim gösteren alanlar olmalıdır. Engelli çocuklar da dâhil olmak üzere her çocuğu hitap eden oyun grupların yer alması ve bu donatılara kolaylıkla erişim sağlanması gerekmektedir. Alan içerisinde oluşturulan yollarda hem tekerlekli sandalye kullanan çocukların hem de görme engelli çocukların hareketliliği kısıtlanmamalı ve yolların genişlikleri engelli bireylerin kullandığı araç gereçlerin boyutları düşünülerek tasarlanmalıdır. Bu alanlarda dolaşım sağlanırken herkes için eşit kullanım hakkı sağlanmalıdır. Kullanılan malzemeler, kullanıcıların hareketini kısıtlamamalı ve hava koşullarına dayanıklı malzeme türleri tercih edilmelidir (Bekiroğlu, 2002).

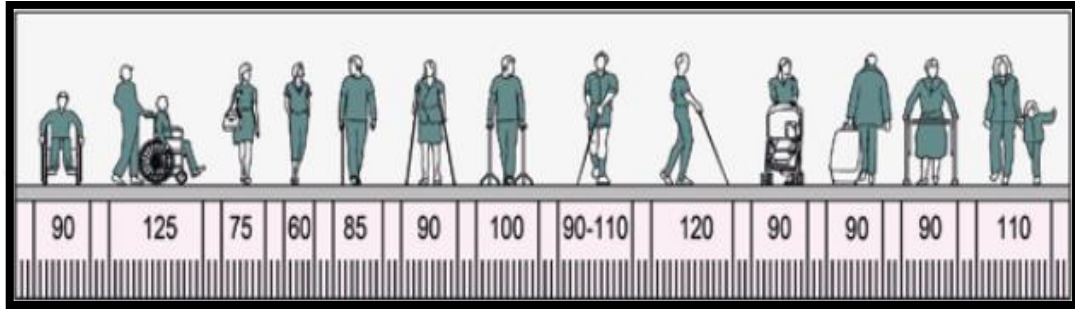
Spor alanları; basketbol, voleybol, futbol, yüzme, tenis gibi birçok faaliyeti içeren alanlardır. Tüm spor alanları, her kullanıcıya hitap eder nitelikte olmalıdır. Görme engelliler için spor alanlarında faaliyet yapabilmeleri için sessiz bir ortam oluşturmak gerekmektedir. Ses yansımalarının, konuşmaların iyi anlaşılmasını sağlamak için spor alanların çevresine 4 m yüksekliğinde duvar yapılmalı ve 10x25'lik alanlar oluşturulmalıdır. Basketbol sahasında bulunan potaların standart yüksekliği 3,04 m'dir. Tekerlekli sandalye kullanan engelli bireylerin de oynayabileceği düşünülerek potaların yüksekliğinin 2,13 m olacak şekilde yapılması sağlanmalıdır. Yüzme havuzlarının etrafındaki alanın kullanımı rahat ve geniş olmalı, döşeme malzemesinin kaygan olmamasına dikkat edilmeli ve algılanabilir nitelikte olmasını sağlamak için kullanılan malzemelerin renkli olmasına dikkat edilmelidir. Ayrıca havuz kenarlarında engelleyici özellikler bulunmamalı ve köşe kısımları keskin olmamalıdır (Bekiroğlu, 2002).

Piknik; insanların açık havada herhangi bir alanda gerçekleştirdiği, yeme-içme ve eğlenme amaçlı yapılan aktivite olup, Türk kültüründe önemli bir yere sahiptir (Tanrıverdi, 1975'e atfen Bekiroğlu, 2002). Piknik alanlarının zemin kotu minimum seviyede olmalı ve engelleyici unsurlar bulunmamalıdır. Piknik alanlarında otopark, büfe, tuvalet, çöp kutuları, piknik masaları ve barbekü alanları yapılmalıdır. Bu alanların, tasarımları tekerlekli sandalye kullanan engelli bireyler, görme engelliler ve yaşlıları da kapsayan kullanıcılar tarafından;

kullanımı kolay, anlaşılabilir, zemin döşemesi düzgün ve kullanılacak elemanların boyutları standartlara uygun olacak şekilde tasarlanmalıdır (Golstman, 1992’e atfen Bekiroğlu, 2002).

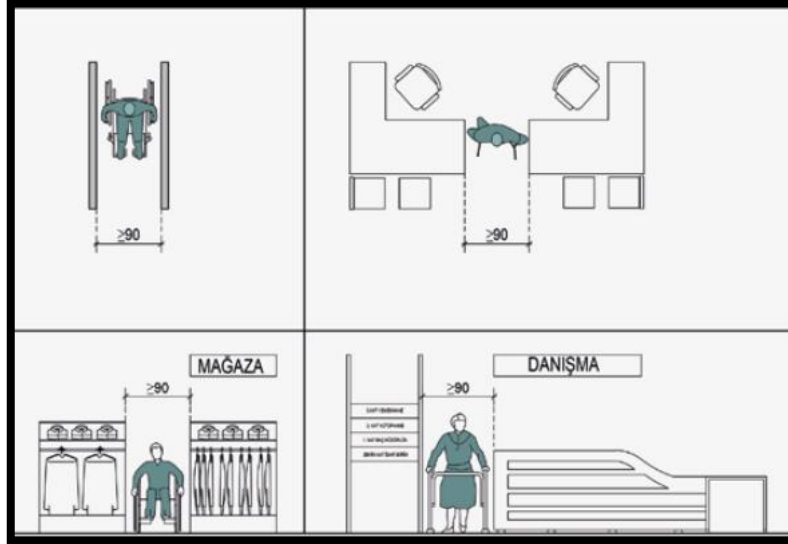
2.3.2. Erişilebilirlikte Ölçüler ve Temel Tasarım Standartları

Hareket sağlayabilmeleri için farklı materyalleri kullanan ya da farklı özellikleri olan kişiler, hareket ederken geçiş genişliğine gerek duymaktadırlar (Şekil 2.13); (ASHB, 2021).



Şekil 2.13: Geçiş genişliği ölçüleri, (ASHB, 2021)

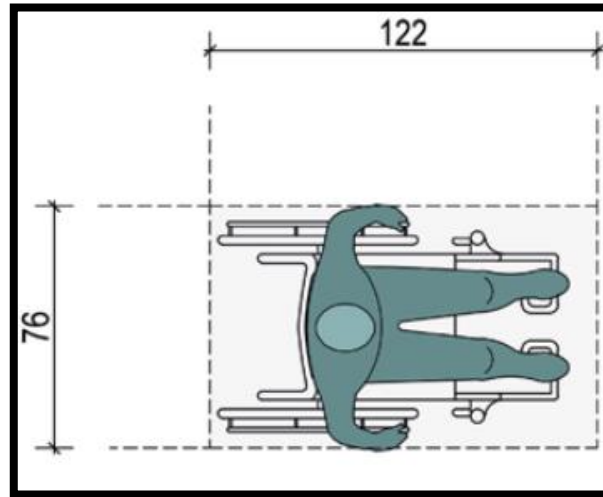
Tasarımda hareket kısıtlılığı olan yerlerde, erişilebilir güzergâhların yeterli olup olmadığına bakılmaktadır. Erişilebilir güzergâhlar engelliler, hamileler, yaşlılar, tekerlekli sandalye kullananlar, bebek arabası kullanan aileler gibi hareket kısıtlılığı olan kullanıcıların rahat bir şekilde kullanımına olanak sağlayabilen hareket alanları olarak tanımlanmaktadır. Erişilebilir güzergâhın ilk temel kuralı ise geçiş genişliği olarak bilinmektedir. Erişilebilir güzergâh genişliği, hareketlerini yardımcı materyaller ile sağlayabilen kullanıcılar için 90 cm'den az olmayacak şekilde düzenlenmelidir (Şekil 2.14); (ASHB, 2021).



Şekil 2.14: Erişilebilir güzergâh genişliği ölçüleri (ASHB, 2021)

2.3.3. Tekerlekli Sandalye Hareketliliği Standartları

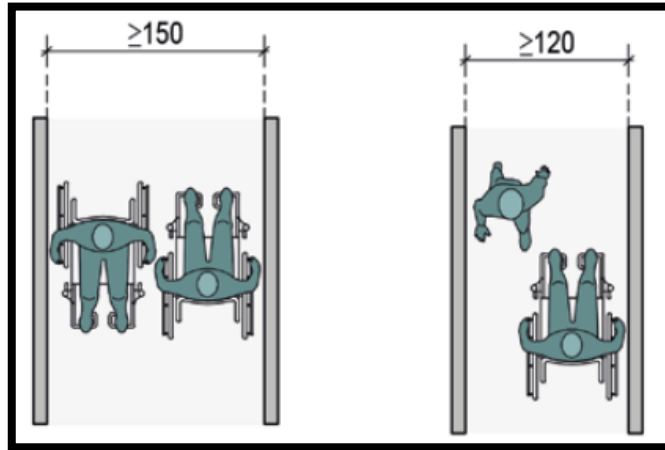
Tekerlekli sandalye kullanan kişilerin hareketliliğinin sağlanması için düşeyde ve yatayda uyulması gereken ölçütler vardır. Tekerlekli sandalyenin zemin ya da döşeme alanında ölçüsünün 76x122 cm olması gerekmektedir (Şekil 2.15); (ASHB, 2021).



Şekil 2.15: Tekerlekli sandalye zemin veya döşeme alanı ölçüleri, (ASHB, 2021)

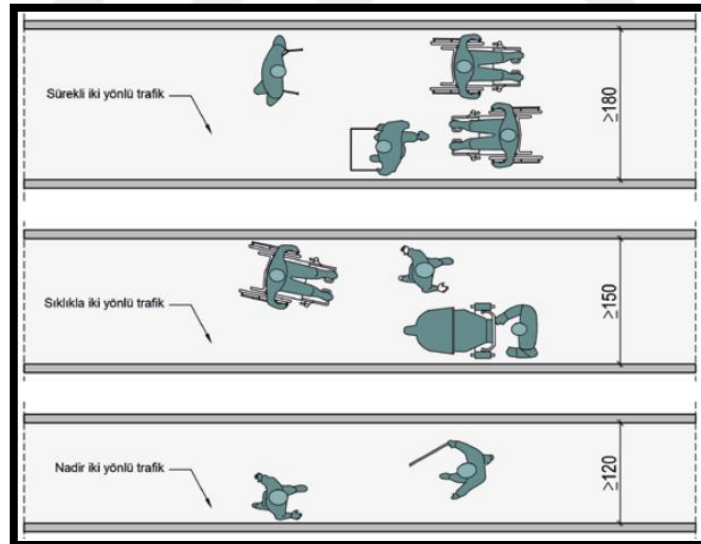
Bir zeminde tekerlekli sandalye kullanan 2 kişinin birlikte rahatça geçiş sağlayabilmeleri için 150 cm'den az geçiş genişliği olmamalı, aynı zemin üzerinde tekerlekli sandalye kullanıcısı ve yürüyüş yapan bir bireyin karşılıklı ya da birlikte rahatça geçiş sağlayabilmeleri için ise 120 cm'den az geçiş genişliği olmamalıdır (Şekil 2.16); (ASHB,

2021).



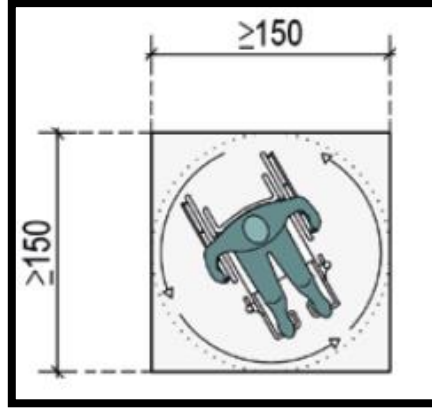
Şekil 2.16: Tekerlekli sandalye kullanıcıların geçiş genişlik ölçüleri (ASHB, 2021)

Kullanıcı yoğunluğunun fazla olduğu alanlarda geçiş genişlikleri ise; sürekli iki yönlü geçiş sağlanması durumunda 180 cm'den az, sıklıkla iki yönlü geçiş sağlanması durumunda 150 cm'den az ve nadiren iki yönlü geçiş sağlanması durumunda 120 cm'den az olmamalıdır (Şekil 2.17); (ASHB, 2021).

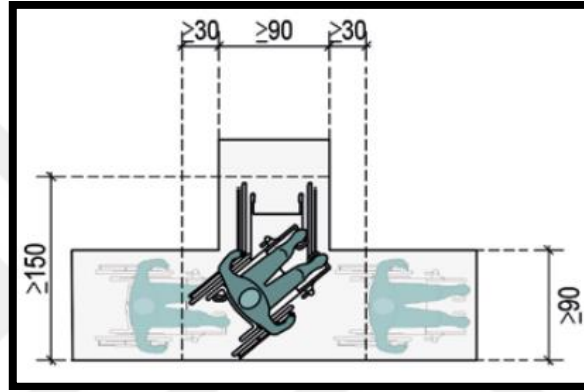


Şekil 2.17: Hareket kısıtlılığı olan kullanıcıların geçiş genişlik ölçüleri (ASHB, 2021)

Tekerlekli sandalye kullanıcılarının tam tur dönebilmeleri için en az 150x150 cm ölçülerinde alana gereksinim duyulmaktadır (Şekil 2.18). 90° lik bir dönüş yapabilmeleri için ise gereken ölçüler Şekil 2.19' da verilmektedir (ASHB, 2021).



Şekil 2.18: 360°'lik dönüş yapılabilen alan ölçüsü (ASHB, 2021)



Şekil 2.19: 90°'lik dönüş yapılabilen alan ölçüsü, (ASHB, 2021)

2.3.4. Dikeyde ve Yatayda Engelsiz Alan Standartları

Dikey alanlarda görülen baş açıklığına; uzun boylu olan kişiler, yaşlı ve görme engelli bireyler ve telefon vb. teknoloji aletlerine bakarak yürüyen kişilerin vücut ve baş hizasında olabilecek engeller sebebiyle risk taşımalarının önüne geçmek amacıyla dikkat edilmelidir. Kapalı ve açık tüm mekânlarda engelsiz bir hareket sağlayabilmesi için düşeydeki ölçüsü 220 cm'den az olmamalı ve dolaşım sağlanan alanlarda tabela, ağaç dalı gibi herhangi bir engel bulunmamalıdır. Dikeyde ise yerden 220 cm yükseklikte olacak şekilde bir boşluk bırakılmalıdır (Şekil 2.20) (ASHB, 2021).



Şekil 2.20: Dikeyde engelsiz alan ölçüsü (ASHB, 2021)

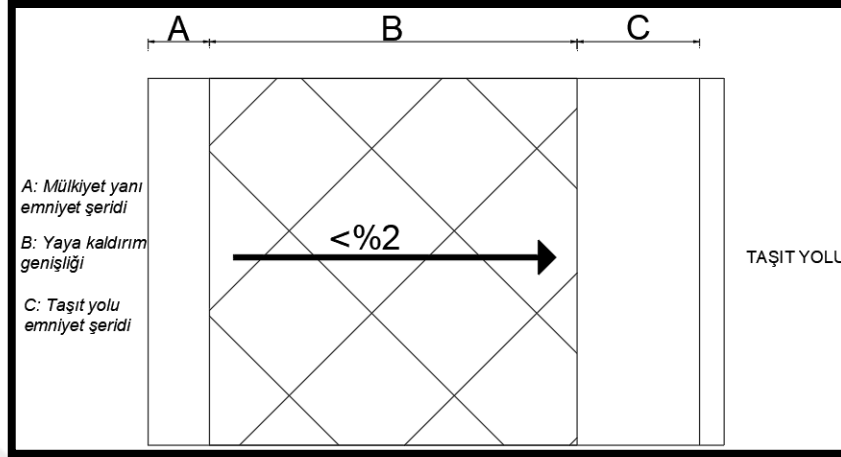
Yaya yollarında bulunan duvarların yerden yüksekliği 68-220 cm aralığında olmalı ve duvara monte edilmiş nesneler varsa, duvarda oluşturulacak çıkıntı 10 cm'den fazla olmayacak şekilde yapılmalıdır. Görme engelli bireylerin bu çıkıntıyı fark edebilmeleri için yerden yüksekliği 68.5 cm'den az olmayacak şekilde yapılmalıdır (Şekil 2.21) (ASHB, 2021).



Şekil 2.21: Dikeyde engelsiz alan ölçüsü (ASHB, 2021)

Yatay alanlarda ise kullanıcıların yaya yollarında karşılaştıkları kot farklılıklarında hareket kısıtlılığı olan kullanıcılar için yapılan basamaklar yeterli olmaksızın, bebek arabası, tekerlekli sandalye gibi araçların rahat sürülmesi ve kullanıcıların ayaklarının takılmaması için seviye farklarının rampa ile çözülmesi gerekmektedir. Bu seviye farklarının

az 50 cm, mülkiyet yanına ise en az 25 cm emniyet şeritleri uygulanmalı ve mümkün olduğunca rögar ve drenaj kanallarından uzağa konumlandırılmalıdır (Koca ve Yılmaz, 2017) (Şekil 2.24).



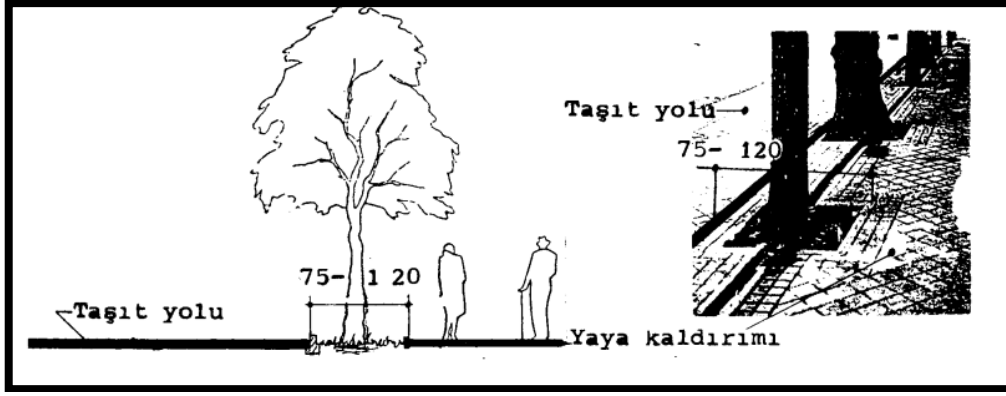
Şekil 2.24: Yaya kaldırım genişliği ve emniyet şeritleri (TS 12576, 1999'dan değiştirilerek)

Yaya yoğunluğuna göre kaldırım genişlikleri ve emniyet şeritlerinin ölçüleri Tablo 2.4' de verilmiştir.

Tablo 2.4: Yaya yoğunluğu ve kaldırım genişliği, emniyet şeritlerinin ölçüleri (Ölçüler cm'dir), (TS 12576, 1999'dan değiştirilerek)

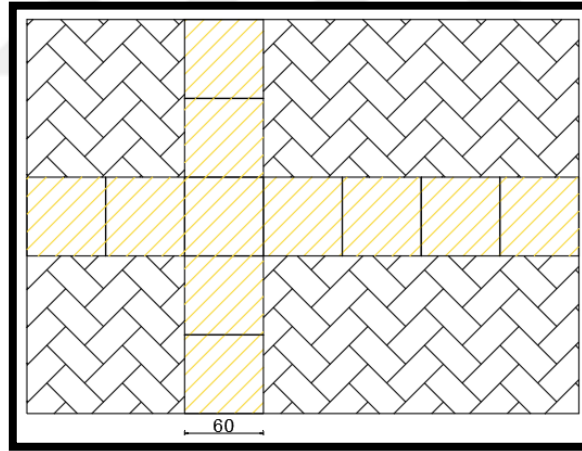
Yaya Yoğunluğu d/m ³	A (Mülkiyet Yanı Emniyet Şeridi)	B (Yaya Kaldırım Genişliği)	C (Taşıt Yolu Emniyet Şeridi)
0,3	25	150	50
0,6	25	200	50
1,0	50	250	50
1,15	50	300	120

Yaya yolları ve kaldırım kaplamaları tüm kullanıcıların güvenli kullanımı için dolaşma esnasında kolaylaştırıcı ve kaymayı önleyici olmalı, bazı zemin yüzeylerinde bulunması zorunlu olan rögar kapakları gibi altyapı malzemeleri çıkıntı oluşturmamalı, yol sürekli ve kesintisiz olmalıdır (TS 12576, 1999; Koca ve Yılmaz, 2017). Yürüme yolunun kenarlarında bitkiler ve aydınlatma direkleri gibi unsurlar, yaya kaldırımı boyunca 75-120 cm genişlikte olmalı ve aynı hizada düzgün bir şekilde yerleştirilmelidir (TS 12576, 1999); (Şekil 2.25). Yaya yollarında ve kaldırımlarda bulunan taşıt engelleyici unsurlar ise renklendirilmeli ve aralarındaki mesafe en az 120 cm olmalıdır (Koca ve Yılmaz, 2017).



Şekil 2.25: Yaya yollarındaki ağaçlandırma vb. unsurlar (TS 12576, 1999)

Ayrıca yaya yolu ve kaldırım güzergâhlarında görme engellilerin kolay algılayabileceği hissedilebilir yüzeylerden oluşan, uyarıcı kılavuz izleri kullanılmalıdır. Bu uyarıcı kılavuz izler; basit bir şekilde yerleştirilmeli, yaya hareketine paralel olmalı ve 60 cm genişliğinde olacak şekilde tasarlanmalıdır. Uyarıcı kılavuz izlerin renkleri, yaya yollarının renklerinden farklı olmalı ve tekerlekli sandalye kullanıcıları için malzemenin yüksekliği engel oluşturmamalıdır (Şekil 2.26) (WDU, 2011).



Şekil 2.26: Uyarıcı kılavuz iz genişliği ve malzeme farklılığı

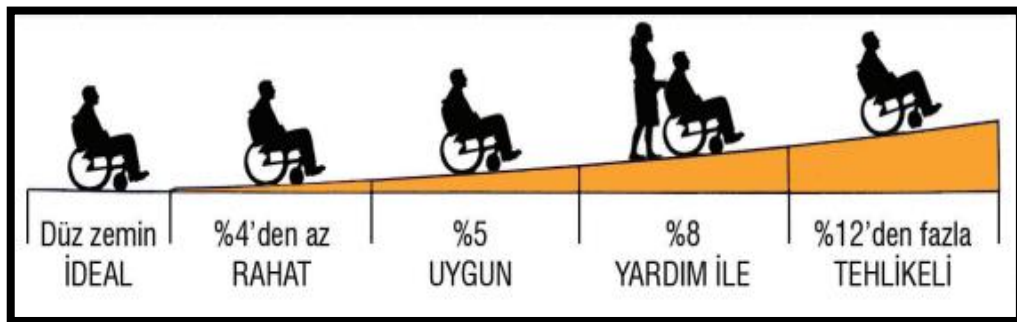
Yaya yollarında ve kaldırımlarda bordür taşının üst kısmı araç yolu döşemesinden 15 cm'den yüksek, 3 cm'den de düşük olmamalıdır. Tekerlekli sandalye kullanıcıları için kaldırım genişliği 90 cm, taşıt yolu ile birbirine bağlanan en ideal rampa eğimi ise %5 olmalıdır. Bordür taşları görme engelliler de düşünülerek yaya yollarında kullanılan malzemeden farklı bir renkte, malzeme ve dokuda olmalıdır. Ayrıca pahların eğimleri eşit ve düzgün olmalıdır (TS 12576, 1999).

Hareket kısıtlılığı olan kullanıcıların rahat geçişleri için yaya kaldırımlarında ve yollarında boyuna eğim en fazla %5, enine eğim ise en az %2 olmalıdır. Taşıt yolu ile yaya kaldırımı arasında en fazla 15 cm kot farkı olmalıdır (Koca ve Yılmaz, 2017).

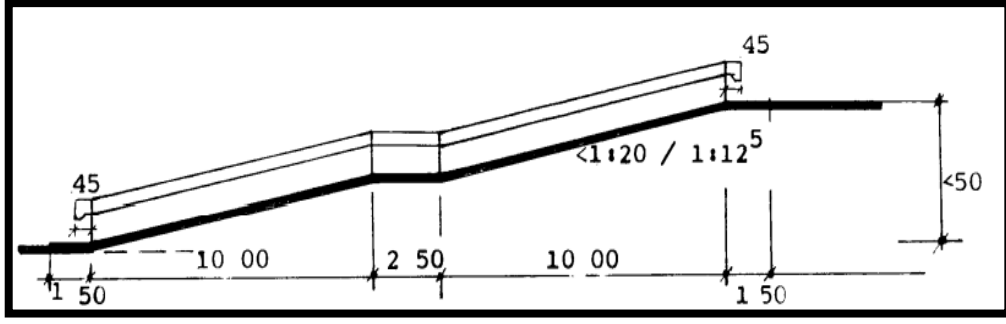
2.3.6. Rampa Standartları

Yaya yollarında ve kaldırımlarda kot farkının olması engelli bireylerin zorlanmalarına sebep olmaktadır. Bu tür geçişlerde eğimler, engelli bireylerin hareketlerini kolaylaştırmak için fazla güç harcamayacak şekilde düzenlenmelidir. Eğimin olduğu yerlerde engelli bireylerin kullanabileceği şekilde rampalar tercih edilmeli, rampa yapılamayan yerlerde ise merdiven yapılması gerekmektedir (TS 12576, 1999). Rampaların kullanım yerleri rögar ve drenaj kanallarından uzağa konumlandırılmalıdır. Rampa kenarları keskin olmamalı, korunaklı olmalıdır. Ayrıca rampalar için kullanılan yüzey malzemesinin de kaymayan, az pürüzlü ve sert bir yapıda olması gerekmektedir (Koca ve Yılmaz, 2017).

Rampalar, görme engelliler ve tekerlekli sandalye kullanıcıları tarafından da kullanabileceği güvenli ve rahat eğimli yapılmalı ve 2 cm'den fazla bir seviye farkı olan yerlerde rampa yapılması gerekmektedir. Uzunluğu 10 m'ye kadar olan rampaların eğimi %8'den fazla olmamalıdır (Şekil 2.27). Uzunluğu 10 m'yi geçen rampaların eğimi ise %6'dan fazla olmamalıdır. Yüksekliği 50 cm'den fazla ve uzunluğu 10 m'den fazla olan rampalar ile rampalar arası bir geçiş oluğunda 2.50 m'den az olmayacak bir şekilde dinlenme alanları oluşturulmalıdır. Ayrıca rampaların başlangıç ve bitiminde 45 cm uzunluğunda devam eden küpeşteler yapılmalı ve 20 cm'den fazla bir seviye farkı olan rampalarda küpeşteler rampaların ya bir tarafına ya da iki tarafına da yapılmalıdır (Şekil 2.28) (TS 12576, 1999).

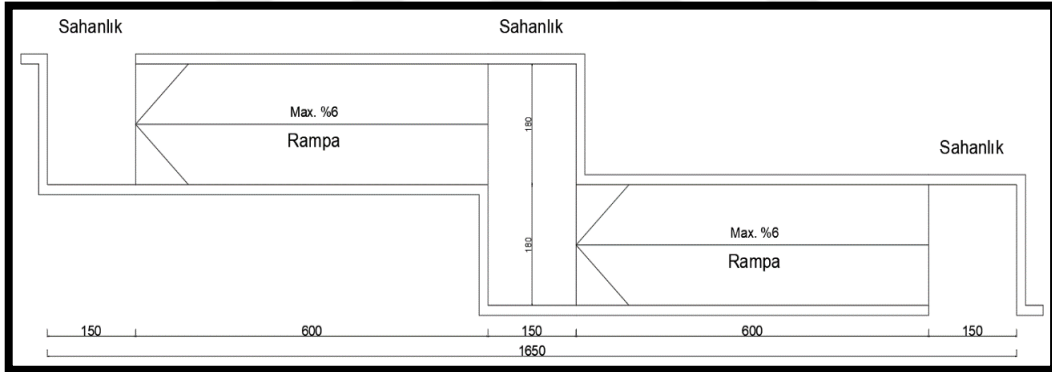


Şekil 2.27: Rampa eğimleri (Koca ve Yılmaz, 2017)



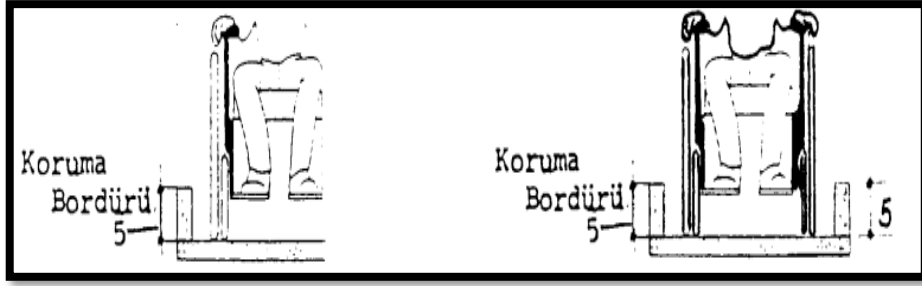
Şekil 2.28: Rampalarda eğim ve dinlenme alanı (TS 12576, 1999)

Yaya yolu güzergâhında bulunan rampalar min. 100 cm genişlikte ve max. 900 cm uzunlukta olmalıdır. (TS 9111, 2011). Ancak tekerlekli sandalye kullanıcılarının yan yana gidiş ve gelişi olacak şekilde bir geçiş sağlamaları için rampalarda en az 180 cm geçiş genişliği yapılmalıdır. Tekerlekli sandalye kullanıcılarının manevra yapabilmeleri için ve rampa sahanlıkları yön değiştiriyorsa en az 150x150 cm olacak bir şekilde sahanlık alanı yapılmalıdır (Şekil 2.29) (TS 12576, 1999).



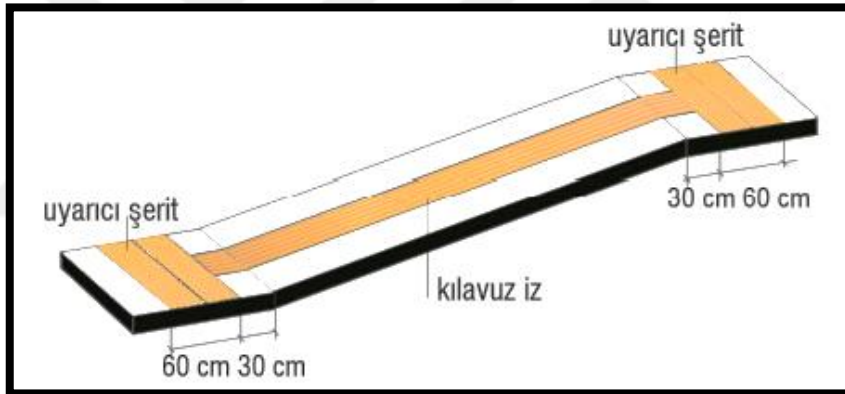
Şekil 2.29: Rampanın sahanlıkta yön değiştirmesinin plan görünümü

Rampanın kenarlarına çift veya tek taraflı 5 cm yüksekliğinde bordür taşından sınır yapılmalıdır (Şekil 2.30) (TS 12576, 1999).



Şekil 2.30: Tek veya çift taraflı bordür taşı yüksekliği, (TS 12576, 1999)

Görme engelliler düşünülerek rampa sonunda ve başında 150 cm uzunluğunda olacak şekilde düz veya doku farklılığı olan bir alan oluşturulmalıdır (TS 12576, 1999). Ayrıca görme engelliler için rampalarda, genişliği 60 cm olacak şekilde hissedilebilir malzeme yüzeyi kullanılmalı ve rampa başlangıcının 30 cm ilerisinde birbirlerine bağlanmalıdır (Şekil 2.31) (Koca ve Yılmaz, 2017).



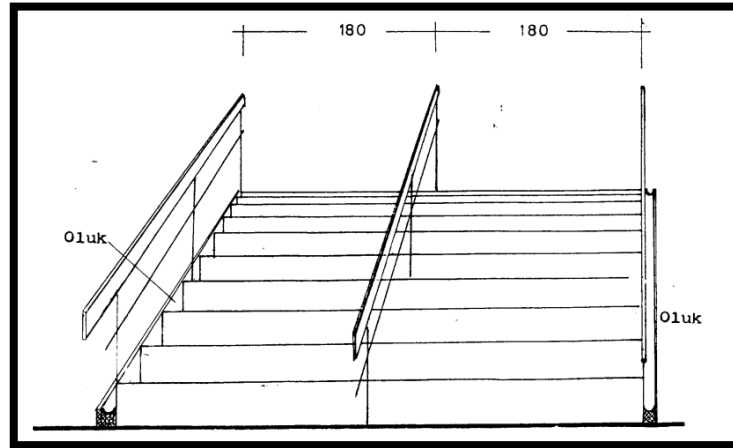
Şekil 2.31: Görme engelliler için uyarıcı şeritler ve kılavuz izi (Koca ve Yılmaz, 2017)

2.3.7. Merdiven Standartları

Merdiven yapımından olabildiğince kaçınılmalı, merdiven yapılması durumunda her iki tarafına da küpeşte yapılması gerekmektedir. Merdiven yüzey kaplamalarında kaymayan, pürüzlü ve mat malzeme kullanılmalıdır (TS 12576, 1999).

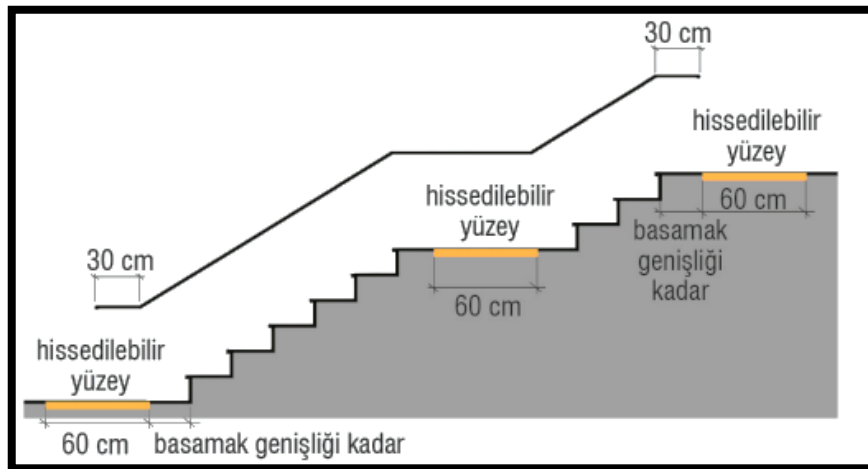
Merdivenlerin rıht yüksekliği max. 15 cm olmalı, basamak genişliği de 28 cm'den az olmamalıdır (TS 12576, 1999; TS 9111, 2011'den). Merdivenlerde, 8-10 basamakta bir sahanlık yapılmalıdır (Koca ve Yılmaz, 2017). Ayrıca en az 180x180 cm bir sahanlık alanı bırakılmalıdır. Merdiven genişlikleri ise 180 cm' den az yapılmamalı, yan kısımlarına da

suların tahliye edilmesi için oluklar yapılmalıdır (Şekil 2.32) (TS 12576, 1999).



Şekil 2.32: Merdiven genişlik ölçüsü (TS 12576, 1999)

Merdiven korkuluğu, merdivenin başlangıcından 30 cm öncesinde başlamalı ve bitimi de dâhil 30 cm kadar devam ettirilmelidir. Merdivenden en az 80 cm yükseklikte ve en fazla 90 cm boyunda olmalıdır. Kullanılan malzeme iklim hava şartlarına karşı dayanıklı olmalıdır (TS 12576, 1999). Görme engelliler ve baston kullanan diğer engelliler için en az 60 cm genişliğinde olacak şekilde merdiven başlangıç, bitiş ve sahanlıklarında hissedilebilir uyarıcı yüzeyler bulunmalıdır (Şekil 2.33) (Koca ve Yılmaz, 2017). Ayrıca engelli bireylerin merdivenleri güvenli ve rahat kullanabilmeleri için, merdivenlerde yer alan aydınlatma elemanlarının yeterli sayıda olması ve yaya yollarında kullanılan aydınlatmalardan farklı olması gerekmektedir (TS 12576, 1999).

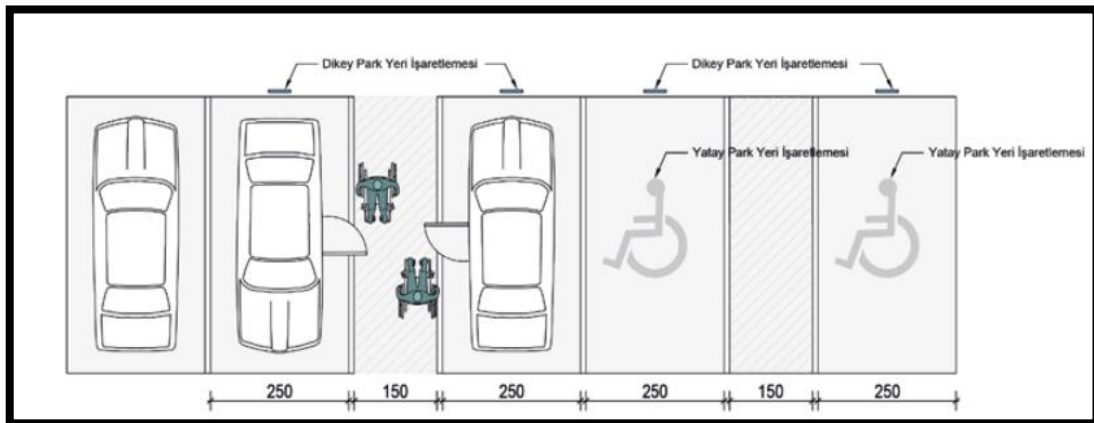


Şekil 2.33: Görme engelliler için hissedilebilir yüzeyler (Koca ve Yılmaz, 2017)

2.3.8. Otopark Standartları

Otoparklar tekerlekli sandalye gibi yardım gerektiren araçların kullanımını kolaylaştıracak şekilde yapılmalıdır. Otoparklardan diğer alanlara ulaşımın sağlanmasında, yayaların güvenli bir şekilde kullanacağı yaya yolları tasarlanması gerekmektedir (ASHB, 2021). Araç park yerleri girişe en yakın yerde konumlandırılmalı ve erişilebilir bir yol güzergâhına bağlanmalıdır. Otopark alanlarında kullanılacak malzemelerin kaymayan ve parlamayan malzemeler olmasına dikkat edilmelidir. Ayrıca engelli araç park yerlerini belirtecek düşey-yatay işaret ve tabelalar yerleştirilmeli, yeterli düzeyde aydınlatma sağlanmalıdır (Koca ve Yılmaz, 2017).

Otopark yönetmeliğin 4. maddesine göre; kamu bina ve alanlarında 20 park yerinden birinin engelli bireyler için ayrılması ve bu alana engelli işareti konulması zorunludur. Yol üzerinde bulunan otoparklarda engelli bireylerin güvenliğini düşünerek düzenlemeler yapılmalıdır. Bu alanlarda yapılan otopark ölçüleri 250x550 cm'den az olmamalı ve engelli bireyler için ayrılan park alanı, tüm park alanı sayısının 1/30'u olmalıdır (MBS, 2021). Ayrıca tekerlekli sandalye kullanımı dikkate alınarak iki otopark alanı arasında 150 cm'lik geçiş koridorları bırakılmalı ve araç önünde ise en az 91,5 cm'lik geçiş yolu bırakılmalıdır (Şekil 2.34) (Koca ve Yılmaz, 2017).



Şekil 2.34: Geçiş koridoru olan engelli otopark planı (ASHB, 2021)

2.3.9. Zemin Kaplama Standartları

Kentsel alanlarda kullanıcıların erişim sağladığı yaya yolları, araç yolları gibi benzer ulaşım

yollarının zemin yüzeyini kaplamak için tuğla, beton ve asfalt gibi farklı malzeme türleri en çok kullanılan malzemelerdir. Bundan dolayı kullanım alanlarına ve kullanım şekillerine dikkat edilmelidir (Stoneham ve Thoday 1996’a atfen Eşkil, 2011). Anon (2001), zemin kaplamalarının tekerlekli sandalye kullanıcıları ve hareket engeli olan kullanıcıların kullanımı için uygun olup olmadığını değerlendirmiştir. Bu değerlendirmede şu sonuçlara varılmıştır:

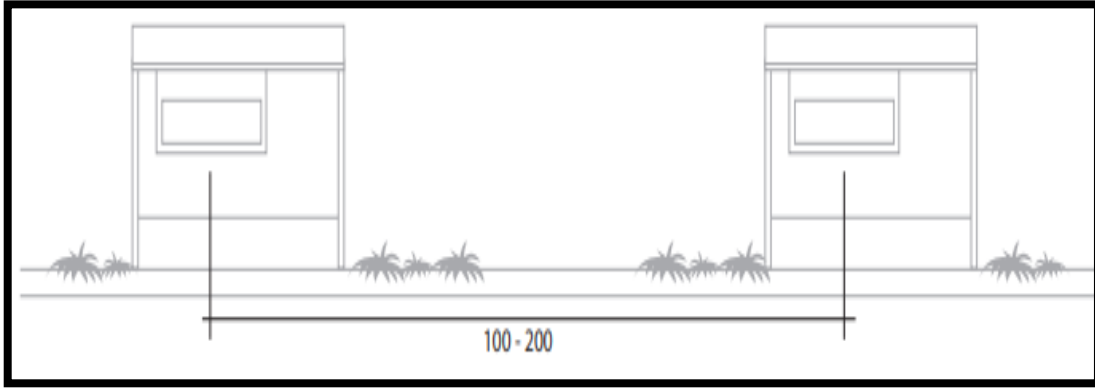
- Çakıl kaplama, tekerlekli sandalye kullanıcıları ve hareket engeli olan kullanıcılar için elverişsiz bir kaplama türüdür.
- Asfalt kaplama, tekerlekli sandalye kullanıcıları ve hareket engeli olan kullanıcılar için elverişli bir kaplama türüdür.
- Doğal taş döşeme, tekerlekli sandalye kullanıcıları için elverişli iken hareket engeli olan kullanıcılar için az elverişli bir kaplama türüdür.
- Karma taş döşeme, tekerlekli sandalye kullanıcıları ve hareket engeli olan kullanıcılar için elverişli bir kaplama türüdür.
- Yapay taş döşeme ya da kaplama, tekerlekli sandalye kullanıcıları ve hareket engeli olan kullanıcılar için elverişli bir kaplama türüdür.
- Kauçuk ya da sentetik malzeme ise, tekerlekli sandalye kullanıcıları ve hareket engeli olan kullanıcılar için elverişli bir kaplama türüdür (Eşkil, 2011’e atfen).

2.3.10. Kent Donatıları

Kent donatıları oturma elemanları, çeşmeler, çöp kutuları, aydınlatma direkleri olarak tanımlanabilir. Tüm kent donatıları yaya hareketini engellemeyecek şekilde yapılmalı ve konumlandırılmalıdır. Donatıların etrafı görme engelli bireyler için hissedilebilir yüzeyler ile kaplanmalıdır. Donatıların köşeleri keskin olmamalı, hava koşullarından etkilenmeyecek ve kullanımı zorlaştırmayacak malzemeler seçilmelidir (TS 12576, 1999).

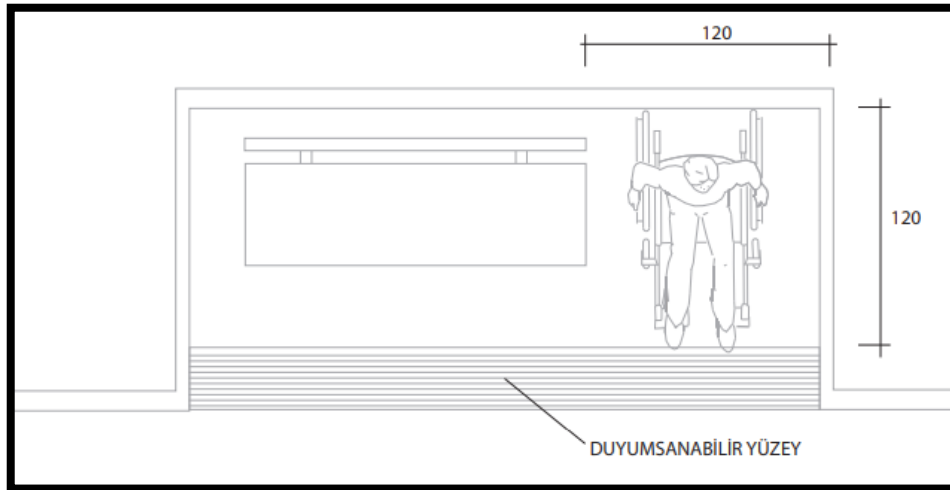
2.3.10.1. Oturma Elemanları

Rekreasyon, park, yaya geçişleri olan alanlardaki dinlenme alanları ana yolun dış kısmına konumlandırılmalıdır. Dinlenme alanında bulunan oturma elemanları 100-200 m aralığında yerleştirilmelidir (Şekil 2.35) (BM, 2004’e atfen ASHB, 2021).



Şekil 2.35: Dinlenme alanlarının konumlandırma ölçüleri (BM, 2004’e atfen ASHB, 2021)

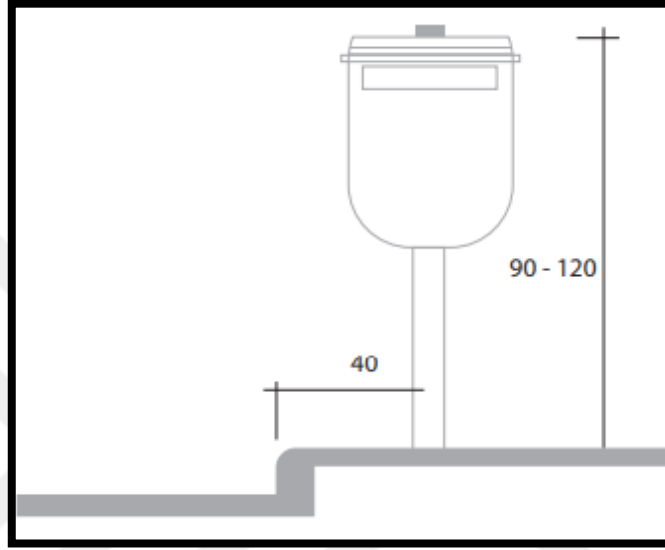
Sabit oturma banklarının oturma yüzeylerinin derinliği 51-61 cm, yüksekliği 43-48,5 cm, sırt yüksekliği ise 45,5-51 cm arasında olmalı ve malzemesi hava şartlarına dayanıklı, kaymayan ve su emmeyecek özellikte olmalıdır (Koca ve Yılmaz, 2017). Dinlenme alanlarında konumlandırılan sabit oturma banklarının yanına tekerlekli sandalye kullanıcıları için 120x120 cm olacak şekilde boş alan bırakılmalıdır (Şekil 2.36) (BM, 2004’e atfen ASHB, 2021). Piknik masalarının zeminden yüksekliği 75-86 cm olmalıdır. Tekerlekli sandalye kullanıcılarının piknik masalarını kullanabilmeleri için masa, zeminden en az 70 cm yükseklikte ve 49 cm derinliğinde olmalıdır (Koca ve Yılmaz, 2017).



Şekil 2.36: Tekerlekli sandalye kullanıcıları için bırakılan alan ölçüleri (BM, 2004’e atfen ASHB, 2021)

2.3.10.2. Çöp Kutuları

Çöp kutuların zeminden yüksekliği 90-120 cm aralığında olmalı ve konumu nedeniyle yayaların hareketine engel oluşturmamalı ve bordüre en az 40 cm uzaklıkta monte edilmelidir (Şekil 2.37); (TS 12576, 1999). Posta kutuları da çöp kutularının ölçüsü gibi 90-120 cm aralığında olacak şekilde monte edilmelidir (BM, 2004'e atfen ASHB, 2021).



Şekil 2.37: Çöp kutusu ölçüsü, (TS 12576, 1999)

2.3.10.3. Çeşme

Çeşme musluğunun zeminden yüksekliği 90 cm olmalıdır. Tekerlekli sandalye kullanıcıları için 85 cm yüksekliğinde iken, diğer kullanıcılar için 95 cm yüksekliğinde olması idealdir (BM, 2004'e atfen ASHB, 2021).

2.3.10.4. Aydınlatma Elemanları

Aydınlatma elemanlarının, tüm kullanıcılar için özellikle tehlike oluşturan alanlarda kullanılması önemlidir ve tasarımı yapılırken yer seçimine dikkat edilmelidir. Aydınlatma elemanları bir insanın göz seviyesine uygun olarak tasarlanmalıdır. Tekerlekli sandalye kullanan engelli bireylerin göz seviyesi ortalama 120 cm'dir (Harris and Dines, 1988'e atfen Eşkil, 2011).

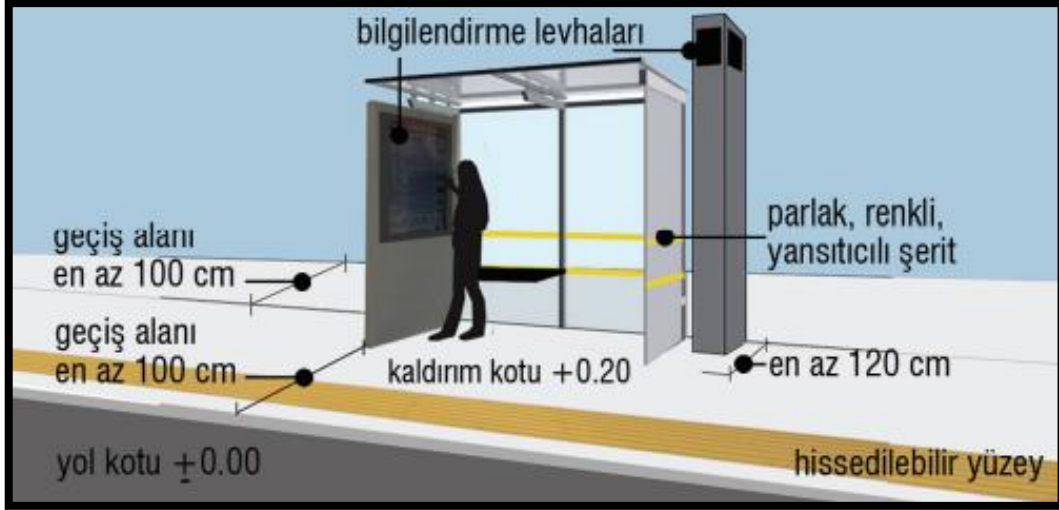
Aydınlatma elemanları, yaya yolları ve kaldırımlar boyunca ayrıca rampa ve merdivenlerin giriş kısımlarında ve her türlü engel olan alanlarda bulunmalıdır. Aydınlatmaların yerleri, o alanı kullanan kişi sayısına, güvenliğine ve tehlike oluşumuna bağlı olarak düşünülmelidir. Ayrıca yansımayı ve parlamayı önleyecek malzeme seçimi yapılmalıdır (Stoneham ve Thoday, 1996'a atfen Eşkil, 2011). Aydınlatma direklerinin görüş alanı açısındaki yaya kullanıcıları için yüksekliği 140-160 cm aralığında olmalı ve aynı hizada konumlandırılmalıdır. Ayrıca aydınlatma direkleri hava koşullarına karşı dayanıklı olmalıdır (Eşkil, 2011).

2.3.10.5. İşaret ve Tabelalar

İşaret ve tabelalar uzaktan algılanabilir şekilde konumlandırılmalı, hava koşullarına dayanıklı ve zıt renklerde tasarlanmalıdır. İşaret ve tabela üzerinde yazılan bilgiler kabartmalı harf içermeli, ışıklı ve sesli sistemler ile birlikte düşünülmelidir. Ayrıca kullanılacak mekânlara ait kabartmalı haritalar bulunmalı ve erişim güzergâhları belirtilmelidir. İşaret ve tabelaların ideal yüksekliği zeminden 110-180 cm arasında olmalıdır (Koca ve Yılmaz, 2017).

2.3.10.6. Durak Standartları

Engelli bireyler de dâhil herkesin kullandığı otobüs vb. vasıtalarla bindiği ve indiği kısımların güvenli, kolay, düzenli ve engelsiz olması sağlanmalıdır. Durak yerlerinin anlaşılabilir, basit ve algılanabilir şekilde olmalı, duraklarda bulunan tabelaların köşeleri keskin ve sivri olmamalıdır (TS 12576, 1999). Durak önünde ve arkasında en az 100 cm genişlikte geçiş alanı bırakılmalı ve durak önüne 60 cm genişlikte uyarıcı şeritler yerleştirilmelidir (Şekil 2.38) (Koca ve Yılmaz, 2017).



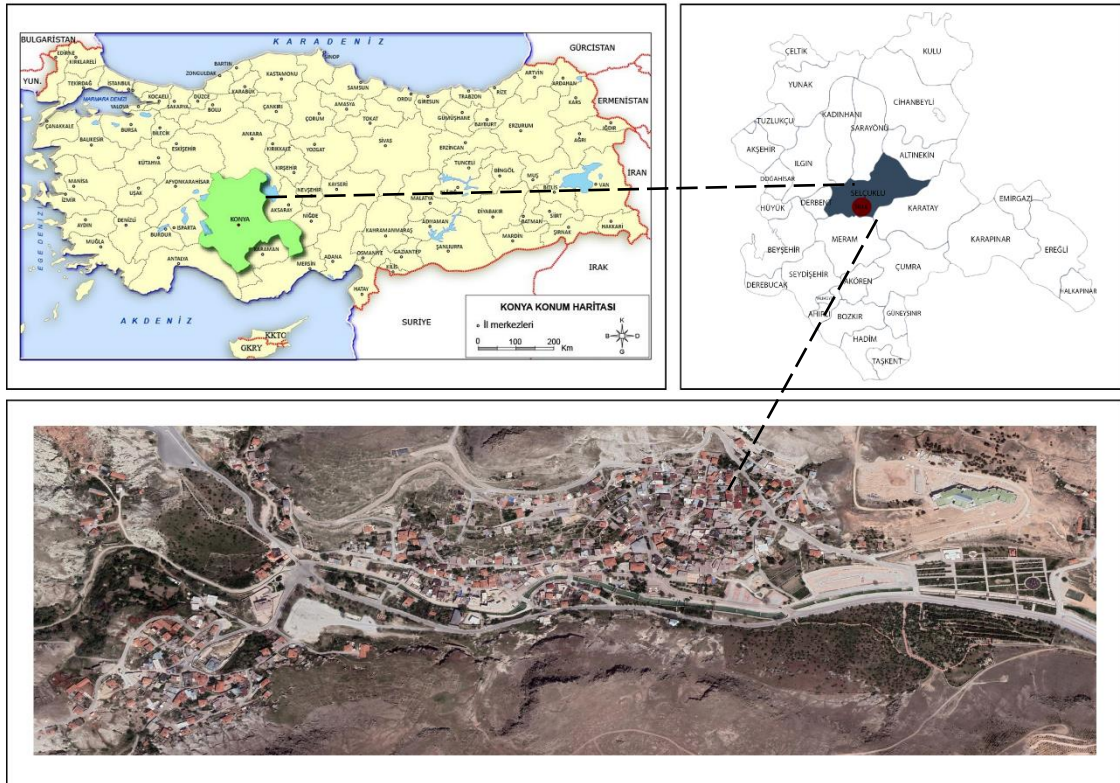
Şekil 2.38: Durak Standartları (Koca ve Yılmaz, 2017)

3. MATERYAL VE METOT

Bu bölümde çalışmanın yürütülmesinde yararlanılan yardımcı materyaller ve çalışmada uygulanan yöntem açıklanmaktadır.

3.1. Materyal

Bu çalışmanın ana materyalini oluşturan çalışma alanı, Konya ili Selçuklu ilçesine bağlı Sille Mahallesi'dir. Sille Mahallesi, birinci derecede arkeolojik sit alanı ile kentsel sit alanı olarak ilan edilen, kültür ve inanç turizmine sahip tarihi bir yerleşim yeridir. Çalışma alanı, Konya kent merkezine 8 km uzaklıkta olup kuzeybatısında Takkeli Dağ ve Karabuğa Dağları yer almaktadır. Çalışma alanı, bu dağlar arasında Sille Deresi'nin açmış olduğu vadide konumlanmaktadır. Sille'nin batı ve kuzeyinde Tepeköy ve Yükselen, güneybatısında Kızılören, güneydoğusunda ise Selçuklu ilçesi bulunmaktadır (Tapur, 2009). Çalışma alanının konumu Şekil 3.1' de verilmiştir.



Şekil 39: Çalışma alanının konumu (URL- 3 2021; Selçuklu Kaymakamlığı, 2021; Google Earth, 2021)

Çalışmanın yürütülmesinde kullanılan yardımcı materyaller ve bu materyallerin elde edildiği kurumlar aşağıda açıklanmaktadır:

- Konuya ilişkin yurtiçi ve yurtdışında yapılan çalışmaların yer aldığı tezlerden, makalelerden, dergilerden, kitaplardan ve internet sitelerinden oluşan yazınsal dokümanlardan yararlanılmıştır.
- Çalışma alanına ait hava fotoğraflarını elde etmek almak amacıyla, Google Earth Haritalarından yararlanılmıştır.
- Nüfus verilerinin elde edilmesi amacıyla, Türkiye İstatistik Kurumu'na (TÜİK) ait Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) sonuçlarından ve Konya ili, Selçuklu ilçesi, Sille Mahallesi nüfus sayım sonuçlarından yararlanılmıştır.
- Belirli aralıklar ile çalışma alanında çekilen fotoğraflar, yapılan gözlem ve inceleme sonuçlarından yararlanılmıştır.
- Verilerin sayısallaştırılması, işlenmesi ve değerlendirilmesinde istatistik analizi programı olan IBM SPSS Statistics 27 yazılımı kullanılmıştır. Alana ait görsel tasarım paftaların hazırlanmasında AutoCAD 2018, Adobe Photoshop CC 2018 ve Adobe İllüstratör CC 2017 bilgisayar destekli programlardan yararlanılmıştır.

3.2. Metot

Araştırmada engelli bireylerin kamusal alanları kullanabilmeleri için gerekli olan engelli standart uygunluğu ve evrensel tasarım kriterleri temel alınarak, çalışma alanı olarak seçilen Sille Mahallesi evrensel tasarım kriterlerine uygunluğu açısından değerlendirilmiş ve saptanan eksikliklerin giderilmesi amacıyla herkes için tasarım anlayışıyla peyzaj tasarım önerileri sunulmuştur.

Çalışma yöntemi 4 aşamadan oluşmaktadır:

1. Çalışma konusuna ve alana ilişkin veri toplama, alan gözlemleri ve fotoğraflama,
2. Fiziksel ve kültürel veri bulgularının analizi,
3. Anket değerlendirmesi,
4. Peyzaj uygulamalarında evrensel tasarım önerilerinin geliştirilmesi.

Araştırma kapsamında olan Sille Mahallesi bünyesinde engellilik, erişilebilirlik ve evrensel tasarım kavramlarının gelişen yeni eğilimler çerçevesinde tanımı, engelli bireylerin sınıflandırılması, kamusal alanların engelliler için dikkat edilmesi gereken özellikleri ve engellilere yönelik belirlenen standartlara uygunluğu ile ilgili veriler toplanmıştır. Araştırma alanı olarak seçilen Sille Mahallesi'nde, engellilerin kamusal alanlara erişimlerinin ve bu alanları kullanımlarının, engelliler için dikkat edilmesi gereken özellikler ve engellilere yönelik belirlenen standartların uygunluğunun değerlendirilmesi amacı ile fotoğraf çekimleri ile Sille Mahallesi'nin mevcut durumu saptanmış ve yerinde gözlemler yapılmıştır. Rekreatyon ve turizm alanlarında yapılan gözlemler ve çekilen fotoğraflar ile Sille Mahallesi evrensel tasarım kriterlerine uygunluğu açısından değerlendirilmiştir. Çalışma alanında bulunan dernek ve kurumlarla görüşmeler ve anketler yoluyla kamusal alanlarda yaşanan sorunların tespit edilmesini sağlayacak bir yöntem seçilmiştir. Bunun yanı sıra araştırmacı tarafından, alan deneyimleme yöntemi (belirli zaman aralıklarıyla arazide bizzat yaşayarak öğrenme) ile deneyimsel veri toplanmıştır. Tüm verilerin analizi yapılarak belirlenen eksiklikler ve evrensel standartlar dikkate alınarak peyzaj tasarım önerileri sunulmuştur. Çalışma, 4 aşamadan oluşan bir yöntemle yürütülmüştür:

I. Aşama: Bu aşama çalışma konusu ve çalışma alanına ilişkin literatür araştırması ve veri toplanması aşamasıdır. Çalışmanın kapsamı doğrultusunda çalışma alanına, çalışma konusuna ve yönteme ilişkin yurtiçi ve yurtdışında yapılan araştırmalar değerlendirilmiş ve arazi çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Ayrıca çalışma alanına ilişkin veri toplama kısmında incelenen doğal peyzaj ve kültürel peyzaj verileri, kurumlara ait plan, harita ve istatistikler bu aşamada elde edilmiştir.

Arazi gözlemleri kapsamında mevsimsel değişiklikler dikkate alınarak arazi çalışmaları gerçekleştirilmiş, yerinde gözlemler ve fotoğraflama işlemleri yapılmıştır.

II. Aşama: Sille'nin ilişkin doğal ve kültürel peyzaj özelliklerini içeren verilerin sayısal ortamda veri tabanına aktarıldığı ve analiz edildiği aşamadır. Bu aşamada, doğal ve kültürel verilerin işlendiği haritalar AutoCad, Photoshop ve İllüstratör programlarından yararlanılarak oluşturulmuştur.

TÜİK 'ten elde edilen 2007-2021 nüfus verileri, Sille'nin gelecekteki nüfusunu tahmin edebilmek için nüfus projeksiyonda kullanılmıştır. Projeksiyonların yapımında kullanılan

yöntemler; Üssel Artış, En Küçük Kareler, Birleşik Faiz ve Aritmetik Yöntemdir. Yöntemlere ait formüller Tablo 3.2’de verilmiştir. Bu yöntemlerden elde edilen değerlerin ortalaması projeksiyon nüfus olarak kabul edilmiştir.

Tablo 3.1: Çalışma alanına ilişkin nüfus projeksiyonlarının yapımında kullanılan yöntemler (Kocaman, 2002 atfen Bollukcu, 2014’ ten alınarak)

ÜSSEL ARTIŞ YÖNTEMİ FORMÜLÜ	EN KÜÇÜK KARELER YÖNTEMİ FORMÜLÜ
$P_t = P_0 e^{rt}$ P_t: Tahmini istenen projeksiyon yılı nüfusu P₀: Hesaplamadaki başlangıç yılı nüfusu e: 2.71818 r: Yıllık nüfus artış hızı ortalaması n: İki sayım arasındaki yıl sayısı	$P_t = a + bx$ a: P_t / n b: $P_t \times x / x^2$ P_t: Tahmini istenen projeksiyon yılı nüfusu n: İki sayım arasındaki yıl sayısı
BİRLEŞİK FAİZ YÖNTEMİ FORMÜLÜ	ARİTMETİK YÖNTEM FORMÜLÜ
$P_t = P_0 (1+r)^t$ P_t: Tahmini istenen projeksiyon yılı nüfusu P₀: Hesaplamadaki başlangıç yılı nüfusu r: Yıllık nüfus artış hızı ortalaması t: P _t Yılı – P ₀ Yılı	$P_t = P_n + bn$ P_t: Tahmini istenen projeksiyon yılı nüfusu P₀: Hesaplamadaki başlangıç yılı nüfusu n: İki sayım arasındaki yıl sayısı b: Aritmetik nüfus artış oranı P_{t1}: Son sayım yılı nüfusu B: $(P_{t1} - P_0) / n$

III. Aşama: Çalışmanın bu aşamasında; Sille Mahallesi’nde bulunan tasarım elemanları belirlenen evrensel tasarım standartları kapsamında incelenip, herkesi kapsayacak şekilde erişim ve kullanımları açısından değerlendirme yapılmıştır. Bu değerlendirmeler, arazi gözlemleri sırasında belirli aralıklar ile yerinde gözlemlenerek ve deneyimlenerek yapılmış ve fotoğraflanmıştır.

Anket çalışması ile katılımcıların evrensel tasarım kavramının farkındalığı ölçülerek, kullanıcılar üzerinden, çalışma alanında yer alan ulaşım arterleri ve kentsel donatı elemanlarının evrensel tasarım kriterlerine uygunluğu değerlendirilmiş, kullanıcıların memnuniyeti ve karşılaştıkları zorluklar araştırılmıştır. Çalışma evrenini, 2021 Sille nüfus verilerine göre bölgede ikamet eden toplam 1291 kişi oluşturmaktadır. Anket uygulaması öncesinde Bartın Üniversitesi Sosyal ve Beşerî Bilimler Etik Kurulu’ndan onay alınmıştır. Etik Kurul onayı anket sırasında katılımcılara okutulmuş ve anket hakkında bilgi verilmiştir. Örneklemen belirlenmesinde ise, Orhunbilge (2000)’den yararlanılarak “Sınırlı Toplumlarda Örneklem Büyüklüğünü” veren formül kullanılmıştır.

$$n \geq \frac{Z^2 \times N \times p \times q}{N \times D^2 + Z^2 \times p \times q}$$

Burada;

n: Örnek büyüklüğünü

Z: Güven katsayısını (%95'lik güven düzeyi için Z=1, 96)

N: Ana kütle büyüklüğünü (Çalışma alanı toplam nüfusu 1291 kişi)

p: İstenen özelliğin ana kütlede bulunma oranı (Ölçülmek istenen örnek büyüklüğünün başlangıçta ana kütlede bulunma oranı bilinmediğinden ve bu konuda ön bir araştırma yapılmadığından p ve q değerleri birbirine eşit (0,5) yani %50 alınarak en yüksek tahmini değere ulaşılmaktadır)

q: Ölçülmek istenen büyüklüğünün ana kütlede bulunmama oranı (1-p=0,5)

D: Kabul edilen örnek hatasını göstermektedir (%10).

$$n \geq \frac{(1,96)^2 \times 1291 \times 0,5 \times 0,5}{1291 \times (0,1)^2 + (1,96)^2 \times 0,5 \times 0,5} = \frac{1239,8764}{13,8704} = 89,3$$

Çalışma alanında ikamet eden en az 89 kişiyle anket yapılması gerektiği belirlenmiştir. Anket, Sille Mahallesi'nde yaşayan ve Sille'yi ziyaret eden kişiler arasından rastgele seçilmiş 100 katılımcıya uygulanmıştır. Anket çalışması %56'sı online, %44'ü ise yüz yüze görüşülerek tamamlanmıştır.

Anketlerin değerlendirilmesinde ise SPSS istatistik analiz programı kullanılarak bilgisayar ortamına aktarılmış, katılımcıların sorulan sorulara verdikleri cevaplar oransal olarak belirlenmiş ve Betimsel İstatistik Analizleri, Güvenilirlik Analizleri, Ortalamama ve Standart Sapma Analizleri ile Karşılaştırma Analizleri çalışmada değerlendirilmiştir.

Arazi çalışmasında Aralık-Şubat aylarında zemin kaplamalarında yürüme de zorluk olup olmadığına, bebek arabası kullanarak rampaların eğimlerinin uygun olup olmadığı deneyimlenerek ve kullanıcıları gözlemleyerek araştırılmıştır.

IV. Aşama: Çalışma kapsamında elde edilen tüm bulguların değerlendirildiği ve tasarım önerilerinin oluşturulduğu aşamadır. Herkes için evrensel tasarım bağlamında hedeflerin belirlenmesi ve peyzaj uygulamalarına yönelik evrensel tasarım önerilerinin geliştirilmesi amacıyla; Türk Standartlar Enstitüsü, Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, Dünya Engelliler Vakfı ve Dünya Engelliler Birliği'nin hazırladıkları Engelliler İçin Evrensel Tasarım

Standartları ve Erişebilirlik Kılavuzu'ndan yola çıkılarak, peyzaj uygulamalarına yönelik tasarım önerileri sunulmuştur. Çalışmada izlenen yöntemin akış diyagramı Tablo 3.2' de verilmiştir.

Tablo 3.2: Yönteme ilişkin akış diyagramı



4. BULGULAR VE TARTIŞMA

Çalışmanın bu bölümünde çalışma alanına ilişkin bilgiler, doğal ve kültürel peyzaj özellikleri, anket değerlendirmesi ve sonuçları ile tüm bu veriler doğrultusunda elde edilen bulgular açıklanmaktadır.

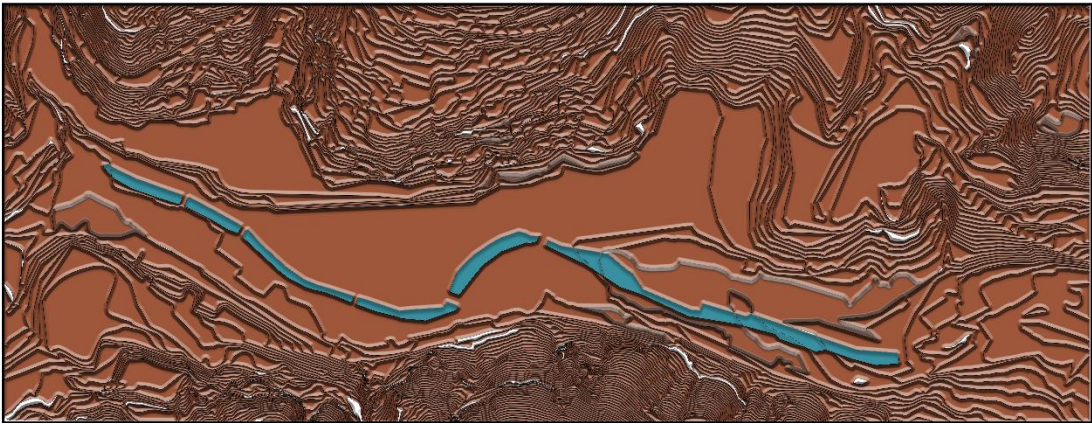
4.1. Çalışma Alanının Doğal Peyzaj Özellikleri

Doğal peyzaj özellikleri kapsamında topografik yapı, toprak yapısı, jeolojik yapı, hidrolojik yapı, iklim ile bitki örtüsü özellikleri incelenmiştir.

4.1.1. Topografik Yapı

Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğünün (KHGM) (1992) yılında hazırladığı rapora göre, Silles Vadisi, alüvyon topraklardan oluşan dar bir vadidir ve topografyası dalgalı bir arazi yapısına sahiptir (Şekil 4.1). Yerleşim yerinin dağlık bir arazide kurulu olmasından dolayı, çevresinde irili ufaklı birçok dağ ve tepe bulunmaktadır (Aklanoğlu, 2009). Silles'nin eteklerinde bulunan bu dağ ve tepelerin yükseklikleri ise Tablo 4.1' de verilmiştir.

KONYA SİLLE YERLEŞİMİNİN EVRENSEL TASARIM BAĞLAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ



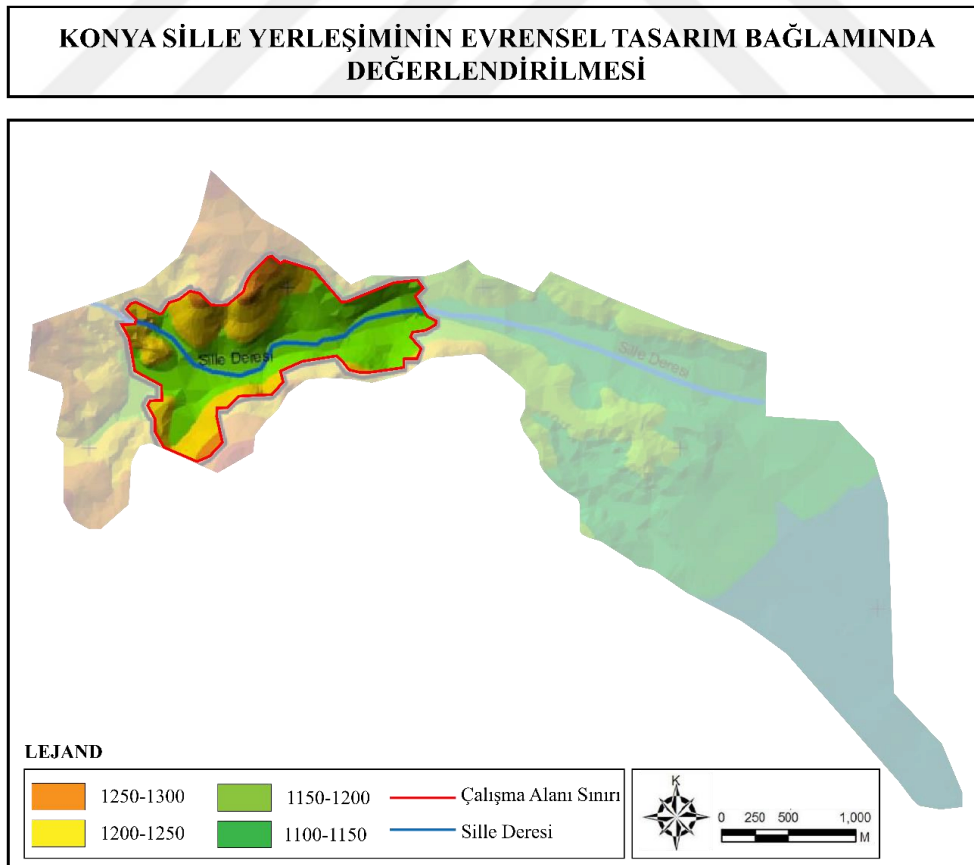
Şekil 4.1: Silles vadisinin arazi yapısı

Tablo 4.1: Sille’de yer alan Dağ ve Tepelerin yükseklikleri (Aklanoğlu, 2009’dan değiştirilerek)

Dağ ve Tepe İsimleri	Yükseklikleri
Takkeli Dağ	1625 m
Geveli Dağ	1851 m
Kulupbağ Tepesi	1335 m
Sasorma Tepesi	1328 m
Deliklikaya Tepesi	1345 m
Kanyakası Tepesi	1325 m

Araştırma alanının topografik özelliklerinin belirlenmesi amacıyla yükseklik, eğim ve bakı analizleri değerlendirilmesinde Aklanoğlu’nun (2009) yılında yapmış olduğu çalışmada oluşturduğu yükseklik, eğim ve bakı haritalarından yararlanılmış ve bu haritalara göre yorumlanmıştır.

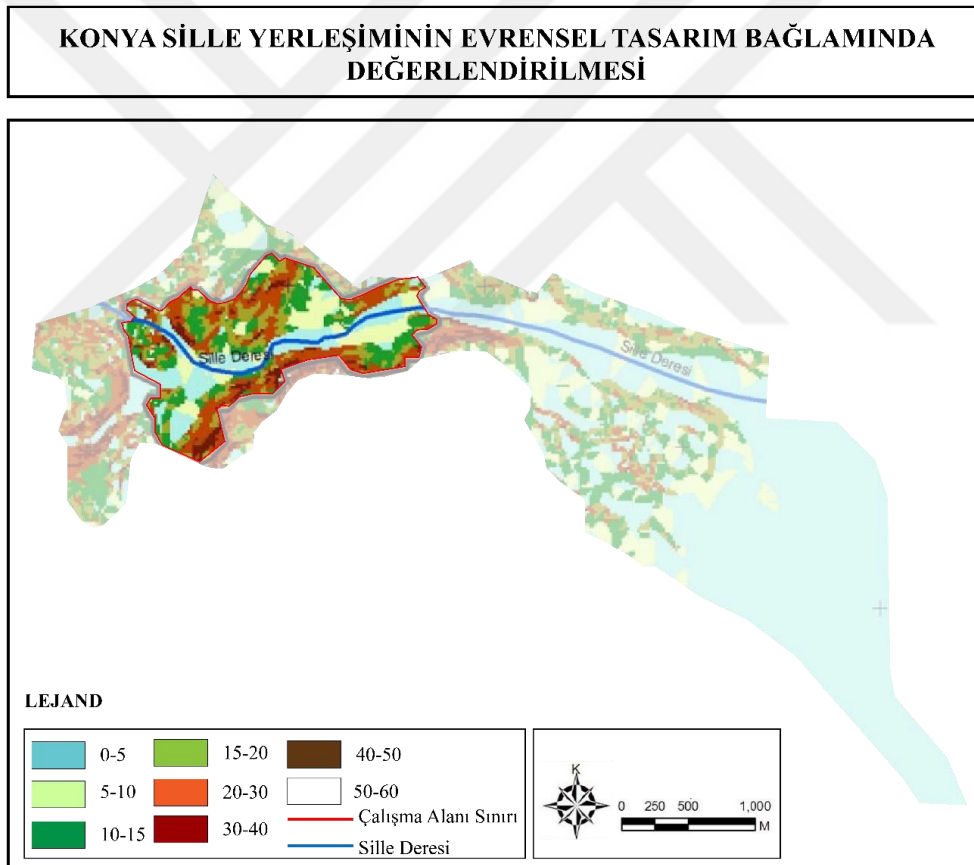
Yükseklik grupları: Aklanoğlu (2009), yükseklik gruplarını Sille Mahallesi ve yakın çevresi için 1.350-1.050 m aralığında yükseklik gruplarını değerlendirmiş ve 7 farklı yükseklik grubu bulmuştur (Şekil 4.2).



Şekil 4.2: Yükseklik grupları haritası (Aklanoğlu, 2009’dan değiştirilerek)

Çalışma alanı açısından bakıldığında ise 4 adet yükseklik grubu görülmektedir. Yerleşimin deniz seviyesinden yüksekliği 1.115 m'dir. Çalışma alanının en yüksek noktası 1.345 m yükseklikte Deliklikaya Tepesi olup en alçak noktası ise Sille bağlarının bulunduğu 1.100 m'dir.

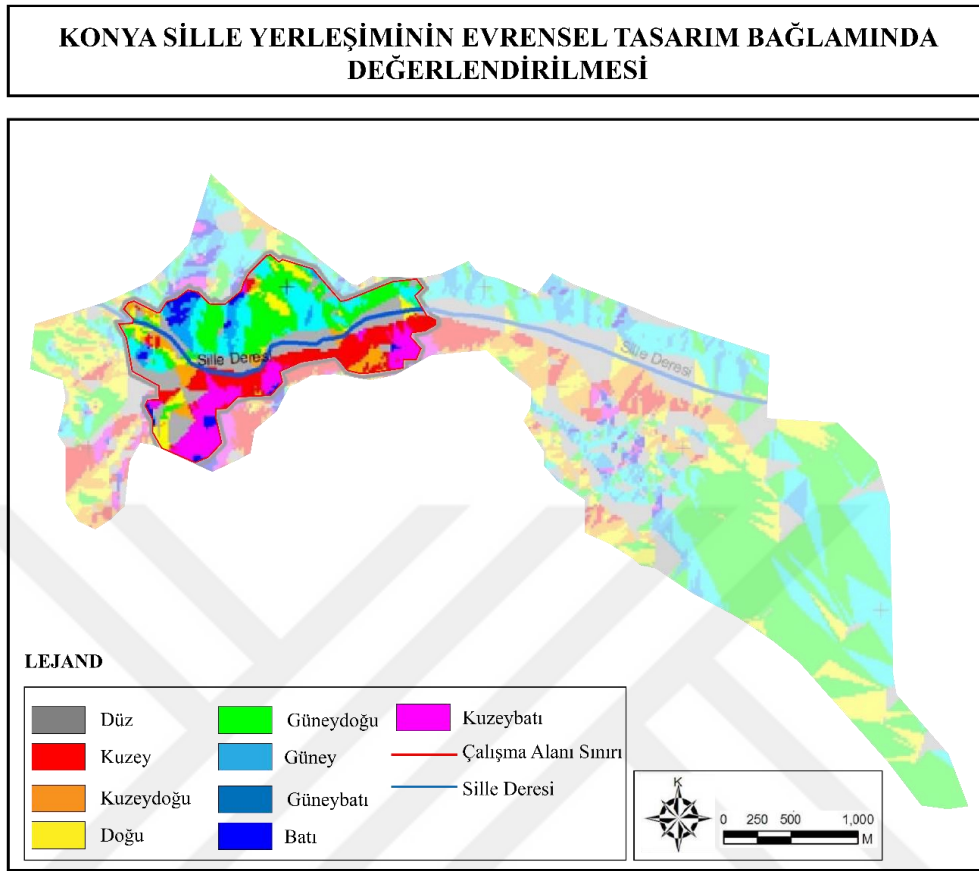
Eğim: Aklanoğlu (2009), eğim gruplarını Sille Mahallesi ve yakın çevresi için %0 ile %62.5 aralığında değerlendirmiş ve 9 farklı eğim grubu bulmuştur. Çalışma alanı açısından bakıldığında ise 8 adet eğim grubu görülmektedir. Çalışma alanı vadide yer aldığından dolayı kısa mesafelerde farklı eğim grupları görülmektedir. Vadi tabanında %0 ile %5 aralığında eğim grupları olup yerleşimin bulunduğu kısımlarda %5 ile %30 aralığında eğim grupları yer almaktadır. En yüksek eğim %60'tır (Şekil 4.3).



Şekil 4.3: Eğim grupları haritası (Aklanoğlu, 2009'dan değiştirilerek)

Bakı: Aklanoğlu (2009), Sille Mahallesi ile yakın çevresi için 9 farklı bakı bulmuştur. Çalışma alanı açısından bakıldığında da 9 adet bakı görülmektedir. Sille Deresi'nin kuzey yönünde bulunan vadiye yoğun olarak güney ve güneydoğu bakarlı alanlar (Sille bağları), güney yönünde bulunan vadiye ise yoğun olarak kuzey ve kuzeybatı bakarlı alanların yer

aldığı görülmektedir (Şekil 4.4).



Şekil 4.4: Bakı haritası (Aklanoğlu, 2009'dan değiştirilerek)

4.1.2. Jeolojik Yapı

Sille ve yakın çevresinde araziye oluşturan en eski ve temele ait formasyonlar, paleozoik döneme aittir. Paleozoik döneme ait bu arazi Tersiyer'in ikinci yarısına ait farklı sedimentler ile örtülmektedir ve karbonatlı kumtaşları, killi kalkerler, kumlu kalkerler, kirli beyaz renkli kalkerler gibi kayaç türleri yer almaktadır. Ayrıca bu kayaç türleri arasında fosiller de bulunmaktadır. Sille'de volkanitlerin önemli bir yeri olmakla birlikte, çeşitli piroklastik maddelerle lavlardan oluşan volkanitler büyük bir alana yayılmaktadır. Bu bölgede hâkim olan volkan konisi ise Büyükgevele ve Küçükgevele Tepeleridir (Biricik, 1998).

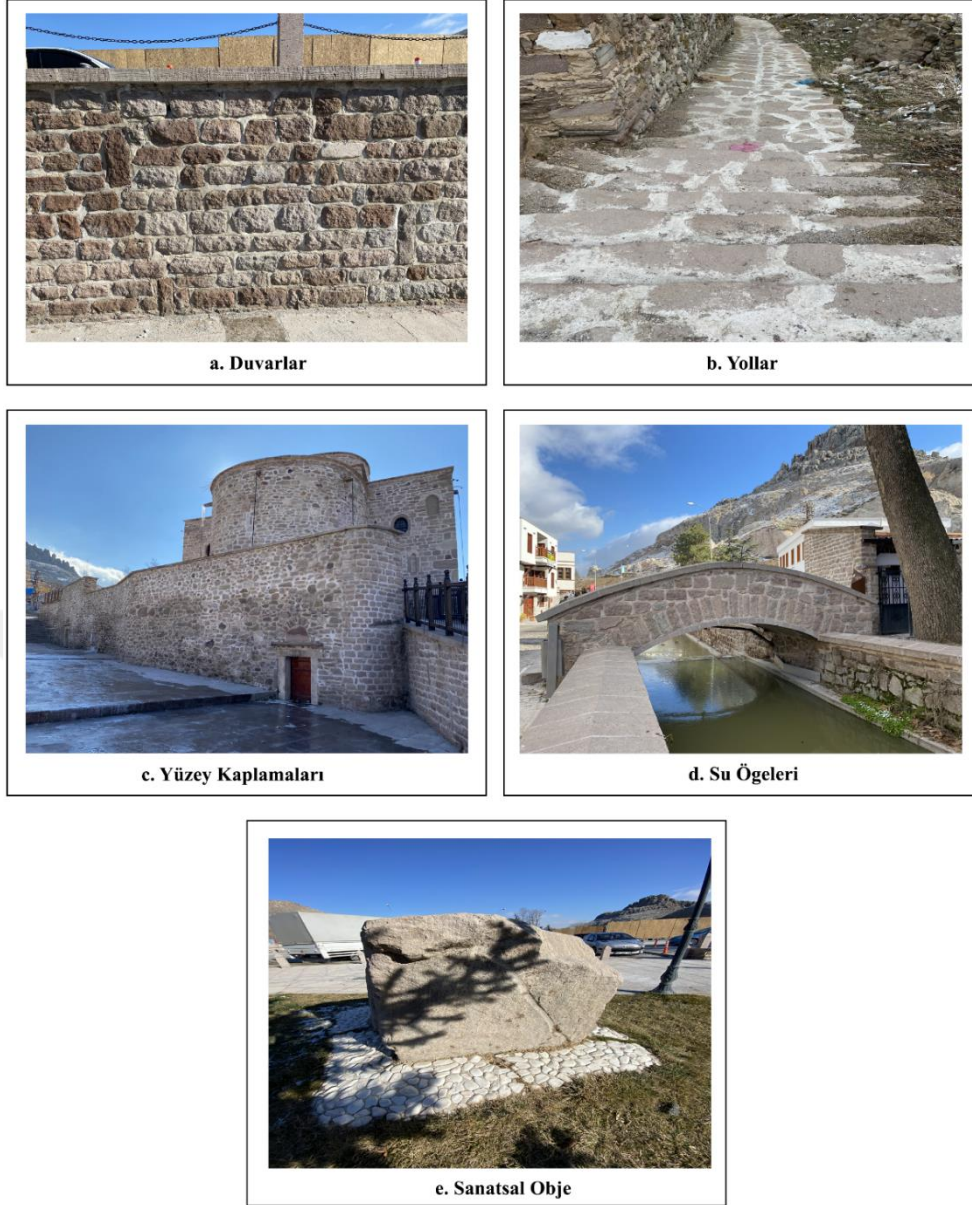
Sille arazisinde jeolojik oluşum olarak Dilekçi formasyonu bulunmaktadır (Aklanoğlu, 2009). Sille'nin çevresinde yer alan tepelerin çoğunluğu tüften oluşmakta olup taş ocakları yüzlerce yıldır kullanılmaktadır. Taş ocaklarından çıkartılan bu taşlar ise Sille taşı olarak bilinmektedir (Şekil 4.5) (İKTM, 2015).



Şekil 4.5: Silles taşı (Orijinal, 2022)

Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü'nün (MTAGM) (1998) yılında hazırladığı rapora göre, Silles ve yakın çevresinde çıkarılan Silles taşı, andezit ve volkanit özelliklerine sahip bir taştır. Bu taş 2.000°C ısıya dayanıklı olmasından kaynaklı kireç ocaklarının fırın yapımında, tuğla ve kiremit fabrikalarında kullanılmakta olup yapı taşı olarak da tercih edilmektedir (Aklanoğlu, 2009).

Silles taşı, çalışma alanında en sıklıkla sivil mimari yapılarda sıklıkla kullanılmaktadır. Çalışma alanında Silles taşının, duvarlar, yollar, yüzey kaplamaları, su ögeleri, kaya bahçeleri, sanatsal objeler gibi birçok farklı alanda kullanıldığı görülmektedir (Şekil 4.6) (Öksüz ve Bollukcu, 2021).



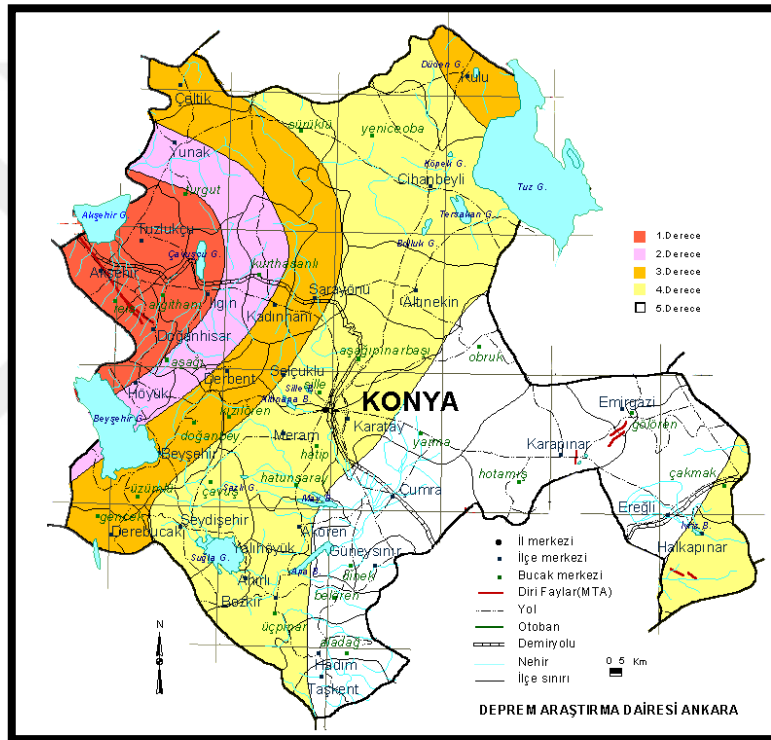
Şekil 4.6: Sille taşının kullanım olanakları (Orijinal, 2022)

Konya ili maden kaynakları bakımından Türkiye'nin önemli illerinden biri olarak görülmektedir. Türkiye'nin tek alüminyum fabrikası Konya ili Seydişehir ilçesinde bulunmakta ve il sınırları içerisinde alüminyum kaynağı olan boksit yatağı yer almaktadır. Ayrıca Konya ilinde kurulu olan krom-manyezit fabrikası Meram, Çayırbağ manyezitlerini kullanmaktadır. Civa sahaları ise Ladik, Sızma ve Sarayönü bölgelerinde yer almaktadır. Maden kaynakları dışında ise Ilgın, Seydişehir ve Beyşehir ilçelerinde çeşitli linyit sahaları bulunmaktadır (MTA, 2010).

Sille dağlık bir alanda konumlanmakta olup, Konya Ovası'na göre daha sağlam bir zemin

yapısına sahiptir. Konya ilinde bulunan Konya fay hattı Sillesinin güneydoğusundan geçmektedir. Fakat Silles, fay hattı üzerinde bulunmamaktadır (Arpat ve Saroğlu, 1975).

Silles, 4. derece deprem bölgesinde yer almaktadır (Şekil 4.7). Akşehir, Ilgın, Doğanhisar ve Tuzlukçu ilçeleri 1. Derece; Höyük ve Yunak ilçeleri 2. Derece; Derebucak, Beyşehir, Derbent, Kadınhanı, Sarayönü, Kulu ve Çeltik ilçeleri 3. Derece; Cihanbeyli, Altınekin, Seydişehir, Akören, Halkapınar, Bozkır ilçeleri ile Selçuklu, Meram, Karatay merkez ilçeleri 4. Derece; Taşkent, Hadim, Güneysınır, Çumra, Karapınar, Emirgazi ve Ereğli ilçeleri ise 5. Derece deprem bölgelerinde yer almaktadır.



Şekil 4.7: Konya ili deprem haritası (DAE, 2022)

4.1.3. Toprak Yapısı

Aklanoğlu (2009), büyük toprak gruplarını Silles Mahallesi ve yakın çevresi için değerlendirmiş ve 2 farklı büyük toprak grubu bulmuştur. Çalışma alanı açısından bakıldığında ise 1 adet büyük toprak grubu görülmektedir. Sillesinin yakın çevresinde kolüvyal topraklar yer alırken, çalışma alanında kireçsiz kahverengi toprak grubu bulunmaktadır (Şekil 4.8).

başlangıç noktasından itibaren suyunu boşalttığı kısma kadar yaklaşık 200 km²'lik bir alana sahiptir ve hidrografik bir havzayı oluşturmaktadır. Ayrıca yağışların çok olduğu zamanlarda Silles Deresi'nin taşması nedeniyle zaman zaman taşkınlara ve tahribata yol açtığı da görülmüştür (Biricik, 1998). Bu nedenle taşkın önleme ve sulama amacıyla 1953-1960 yılları arasında Silles Barajı (Himmet Ölçmen Barajı) yapılmıştır (Selçuklu Kaymakamlığı, 2021).



Şekil 4.9: Silles'in önemli akarsu kaynakları (Orijinal, 2022)

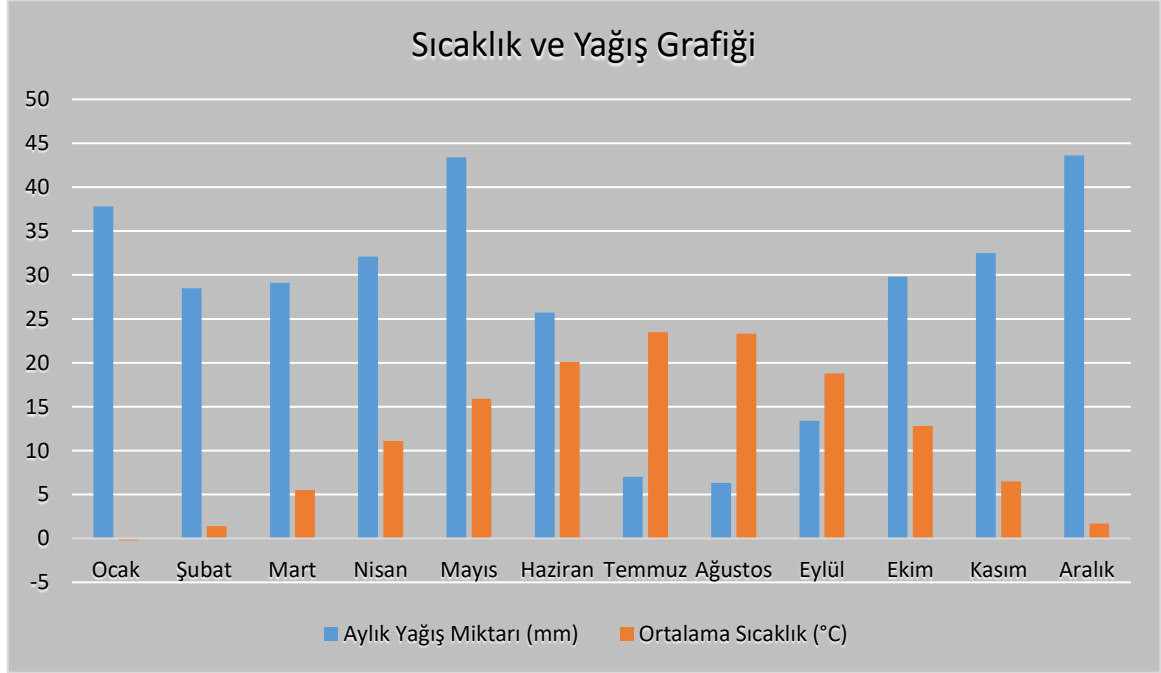
4.1.5. İklim

Konya ilinde karasal iklim hüküm sürmekte olup, yazları sıcak kışları ise soğuk ve kar yağışlı geçmektedir. İç Anadolu bölgesinin güney kısmında yer almasına rağmen bölgede bulunan diğer şehirlerden daha soğuk olduğu görülmektedir (İKTİM, 2021).

Uzun dönemli meteorolojik durumun değerlendirilmesinde, Meteoroloji Genel Müdürlüğüne ait 1929-2020 yılları arasında ölçülen iklim verileri incelenmiştir. Bu ölçüm periyoduna göre; sıcaklık, yağış, güneşlenme, nem, sis ve rüzgâr iklim parametreleri incelenmiştir.

Konya ilinde yıllık ortalama sıcaklık 11,7°C'dir. Yıllık ortalama en yüksek sıcaklık Temmuz ve Ağustos aylarında 30,26°C iken en düşük sıcaklık ise Ocak ayında -4,26°C olarak görülmektedir. En yüksek sıcaklık 30.07.2000 tarihinde 40,6°C ve en düşük sıcaklık ise 06.01.1942 tarihinde -28,2°C olarak ölçülmüştür (MGM, 2021). Silles Mahallesi, vadi içerisinde görülen yerel rüzgârlardan dolayı Konya kent merkezine göre yaz aylarında daha serindir (Aklanoğlu, 2009).

Yıllık toplam yağış miktarı ortalaması 329,2 kg/m²'dir. Toplam en yüksek yağış miktarı 22.02.1945 tarihinde 73.7 mm olarak görülmektedir. En düşük yağış miktarı Temmuz ayında 7,0 mm ve Ağustos ayında 6,3 mm olarak ölçülmüştür. En fazla yağış miktarı Aralık ayında 43,6 mm ve Mayıs ayında 43,4 mm olarak görülmektedir (MGM, 2021). Şekil 4.10'da ortalama sıcaklık ve aylık yağış miktarı grafik olarak verilmiştir.



Şekil 4.10: Ortalama sıcaklık ve aylık yağış miktarı grafiği (MGM, 2021'den değiştirilerek)

Yıllık ortalama güneşlenme süresi 7,4 saattir (MGM, 2021). Yıllık güneşli gün sayısı ve ortalama açık günler sayısı ise sırasıyla 168 ile 127 gün olarak görülmektedir (Aklanoğlu, 2009). Yıllık ortalama nispi nem %59,19'dur. Ortalama en düşük nispi nem oranı Temmuz ayında %42,2 Ağustos ayında ise %42,9 olup ortalama en yüksek nispi nem oranı Ocak ayında %76,4 Aralık ayında ise %76,8'dir (MGM, 2021).

Çanak şeklinde bir yapı oluşturan Konya ovasının içinde yer alan Konya ilinde sis yoğunluğu ve sisli gün sayısı fazladır (İKTm, 2021). Hâkim rüzgâr yönü kuzey olup; en hızlı esen rüzgârlar güney-güneybatı yönlüdür (Aklanoğlu, 2009). Ortalama rüzgâr hızı 2,12 m/sn olup, günlük en hızlı rüzgâr ise 2012 yılı Nisan ayında 32,4 m/sn'dir (MGM, 2021).

4.1.6. Flora ve Fauna

Sille Vadisi'nde yerleşimin yoğun olmasından dolayı, yaban hayvanı çeşitliliği yüksek değildir (Aklanoğlu, 2009). Sille'de step vejetasyonu hâkim olup, bitki örtüsünü İran-Turan floristik türleri ve Anadolu'nun endemik türleri oluşturmaktadır (Çetik, 1985). Doğal bitki örtüsünü seyrek ağaçlar, çalılar ve otsu bitkiler oluşturmaktadır. Mera bitkilerinden sütleğen (*Euphorbia* sp.), yumak otu (*Festuca* sp.), geven (*Astragalus* sp.), sığır kuyruğu (*Verbascum* sp.); çalı ve ağaçlardan ise, alıç (*Crataegus* sp.), meşe (*Quercus* sp.) ve kara çalı (*Paliurus spina cristii* sp.) olarak görülmektedir. Ayrıca *Verbascum iconium* Sille Barajı'nın batısında 1.270 m. yüksekliğinde İran-Turan elementi olarak görülmekte olup endemik bir türdür (Aklanoğlu, 2009). Sille'de Rhamnaceae familyasından *Rhamnus petiolaris* ve *Rhamnus tinctoria* Türkçe adıyla Cehri bitkisi doğal olarak yetişmekte olup, meyveleri halıcılıkta boya maddesi olarak kullanılmaktadır (Özönder, 1999). Sille kara yolunun batısında tarıma elverişli olmayan alanlar bulunmakta olup halk arasında Sille Kırısı olarak adlandırılmaktadır (Tapur, 2009).

Tarım alanları, orman alanları ve bahçeler, Sille'nin yerleşim merkezi çevresinde bulunurken; bağ alanları, Sille Barajı'nın yakın çevresinde, meralar ise tepelerde ve platolarda yoğunlaşmaktadır. Sille'de genel olarak step vejetasyonu hâkim olmak ile birlikte Sille Barajı çevresinde step ve antropojen step vejetasyonu hâkimdir (Avsever, 2021).

4.2. Çalışma Alanının Kültürel Peyzaj Özellikleri

Kültürel peyzaj özellikleri kapsamında Sille'nin tarihçesi, demografik yapısı, ulaşım, eğitim ve sağlık, ekonomik yapısı, turizm ve rekreasyon değerleri incelenmiştir.

4.2.1. Sille'nin Tarihçesi

Sille'nin tarih içerisindeki gelişimi incelendiğinde; bölgede geçmişten günümüze kadar farklı medeniyetlerin yaşamış olması, yerleşim yerinde birbirinden farklı kültür, inanç, gelenek ve göreneklerin de sergilenmesine neden olmuştur. Sille'nin tarihinin 6000 yıl öncesine dayandığı bilinmektedir. Sille ve çevresinde Karamanoğulları, Bizanslılar, Frigler, Hititler ve Osmanlı medeniyetleri yaşamıştır (Tapur, 2009).

Eski bir yerleşim yeri olan Sille'nin kuzeyinde Sızma Höyüğü yer almaktadır. Yapılan araştırmalara göre M.Ö. 7. ve 8. Yüzyıl Frig uygarlığına ait kalıntılar bulunmaktadır. Sylata veya Sylla olarak adlandırılan Sille'nin Roma döneminde yerleşimin olduğu ve insanların yaşadığını yerleşim merkezinde bulunan çeşitli taş eserlerinden anlaşılmaktadır (URL-5, 2021).

Sille'nin jeomorfolojik ve topografik yapısı, oyulmaya elverişli olduğundan dolayı, bölgede yaşayan Hristiyanlar tarafından ilk sığınak ve tapınaklar oyularak oluşturulmuştur. Hristiyanlık dönemine ait manastır, mağara ve kiliseler Sille'de bugün hala varlığını devam ettirmektedir. Roma, Bizans ve Kudüs güzergâhında yer alan Sille, kutsal topraklara giden hac yolcuları için önemli bir durak yeri olmuştur. Hristiyanların ibadetlerini yapmaları için Sille'de kiliseler yapılmıştır. İnşa edilen hanlar, hamamlar, tapınaklar sanat alanında zenginlik katarak Sille'de refah seviyesini arttırmış ve gelişmiş bir yerleşim alanı haline getirmesini sağlamıştır (Aklanoğlu, 2009).

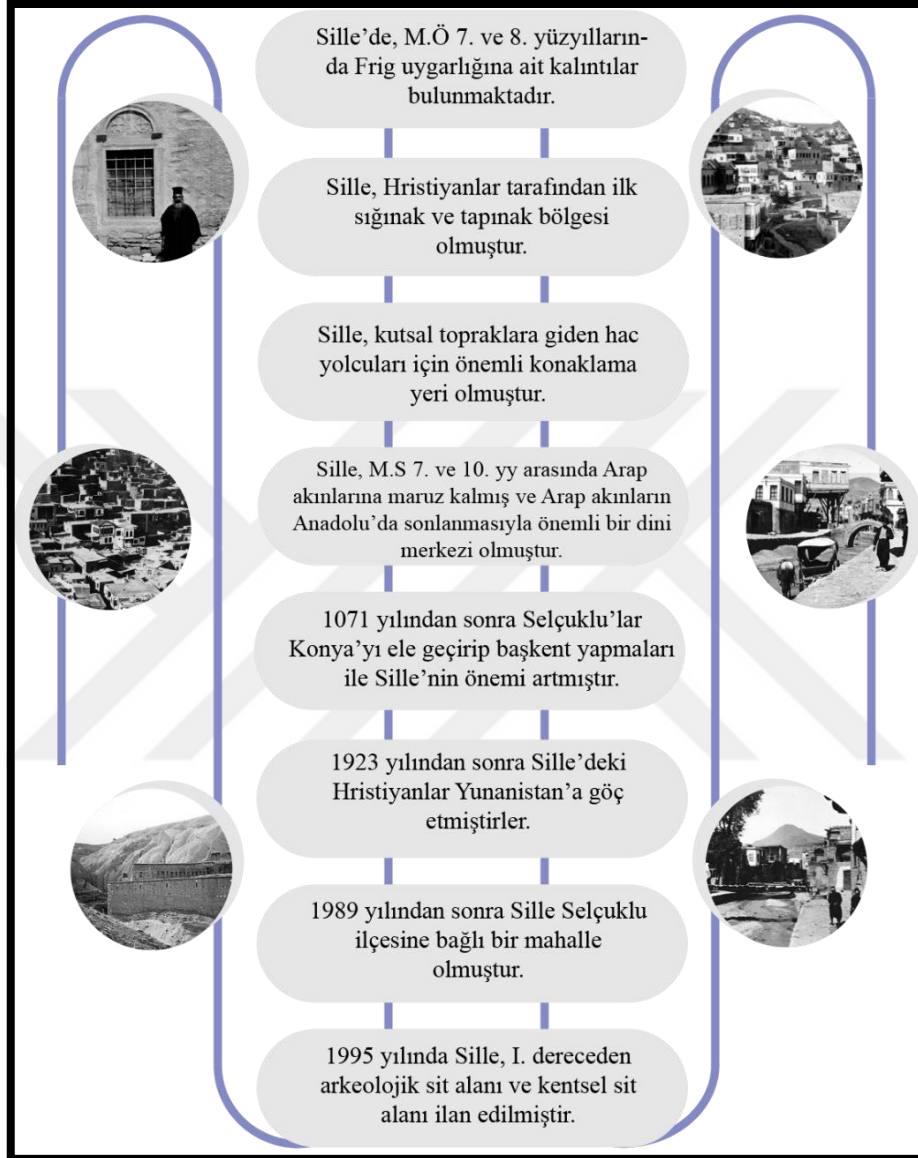
Bizans döneminde ismi geçmeyen bu yerleşim M.S 7. ve 10. yüzyıllar arasında Arap akınlarına maruz kalmıştır. Sille'nin zirvesinde bulunan Gevale Kalesi Bizans döneminde bölgeyi açık hedef haline getirmesinden dolayı sık sık işgal edilmiştir. Arap akınların Anadolu'da sonlanması ile kent önemli bir dini merkezi haline gelmiştir (URL-5, 2021).

1071 yılından sonra Selçukluların Konya'yı ele geçirip, başkent yapmaları ile Sille'nin önemi artmıştır. Anadolu Selçuklu Devleti'nden sonra Konya Karamanoğulları hâkimiyetine girmiş ve Karamanoğulları ile Osmanlılar arasında yapılan mücadeleler sonucunda bölge, Osmanlı toprağı olmuştur (URL-5, 2021).

Konya'daki Türk hâkimiyeti sonucunda gayrimüslimlerin büyük bir kısmının şehir dışına yerleştikleri sanılmakta olup bu dönemdeki en fazla göçün Sille'ye geldiği tahmin edilmektedir. 20. Yüzyılın başlarına ait Maliye ve Arazi Emlak Defterlerinde Sille'nin nüfusunun %44'ü Gayr-i Müslüman %56'sı ise Müslüman olarak görülmektedir. 1923'ten sonra Sille'deki Hristiyanlar Yunanistan'a göç etmiştir (URL-5, 2021).

Sille, 1989 yılından sonra Selçuklu ilçesine bağlı bir mahalle olmuştur. 1995 yılında Konya Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından mezarlıklar, kilise ve manastırların bulunduğu güney yamaçları birinci derecede arkeolojik sit alanı, yerleşim alanı ise kentsel

sit alanı olarak ilan edilmiştir (URL-5, 2021). Günümüzde ise Silles Mahallesi Konya ili açısından önemli kültür ve turizm merkezi olarak görülmektedir. Şekil 4.12’de Silles Mahallesi’nin geçmişten günümüze kadar olan gelişimi kronolojik şekilde verilmiştir.



Şekil 4.11: Silles’nin tarihinin kronolojik gelişimi (URL- 5, 2021’den değiştirilerek)

4.2.2. Demografik Yapı

2007 yılında yapılan Genel Nüfus Sayımı sonuçlarına göre Konya ilinin toplam nüfusu 1.959.082 ve Selçuklu ilçesinin nüfusu 466.233 iken, 2020 yılı sonuçlarına göre ise Konya ilinde toplam nüfusun 2.130.544’e çıktığı, aynı yıl Selçuklu ilçesinde ise nüfusun 663.280’e ulaştığı görülmektedir. Çalışma alanı olan Silles Mahallesi’nin nüfusu 2007 yılında yapılan

sayım sonuçlarına göre 1.846 iken, 2020 yılındaki sonuçlara göre düşüş göstererek 1.291'e gerilediği görülmektedir. Sille Mahallesi'nde 2007-2020 yılları arasında yaşanan nüfus düşüşü açısından 13 yıllık bir değerlendirme yapılmıştır. Bu değerlendirmeye göre, Sille Mahallesi nüfusu 13 yılda %-30,06 oranında düşüş göstermektedir (Tablo 4.2). Nüfus verilerinin değerlendirilmesinde Özgür (2010)'dan yararlanılmıştır. Nüfus değişim oranı Eşitlik 1'de verilen formülle hesaplanmıştır.

Yüzdelik Değişim

$$PC=(P_n-P_0): P_0 \times 100$$

Burada;

P_n = Dönem sonu nüfus

P_0 = Dönem başı nüfus

Tablo 4.2: Yerleşim birimlerine ait 2007-2020 yılları nüfusları ve nüfus değişim oranları (TÜİK, 2021)

YERLEŞİM BİRİMİ	YILLAR					
	2007	2009	2010	2015	2020	
Konya İl Nüfusu	1.959.082	1.992.675	2.013.845	2.130.544	2.250.020	
Selçuklu İlçe Nüfusu	466.233	487.899	503.102	604.706	663.280	
YERLEŞİM BİRİMİ	YILLAR					
	2007	2009	2010	2015	2020	DO (%) 2007-2020
Sille Mahallesi	1.846	1.756	1.692	1.509	1.291	-30,06

Sille Mahallesi'nde 2007-2020 yılları arası nüfusun azalması açısından 13 yıllık bir değerlendirme yapılmıştır. Bu değerlendirmeye göre, Sille Mahallesi nüfusu 13 yılda %-30,06 oranında düşüş göstermektedir. Yapılan nüfus projeksiyonuna göre; 2020 yılında 1.291 olan Sille Mahallesi nüfusunun 2025 yılında 1.372 artış göstererek; 2030 yılında 1.242, 2040 yılında 1.117, 2050 yılında 997 ve 2060 yılında 882 kişi olacağı ve düşüş göstereceği tahmin edilmektedir (Tablo 4.3).

Tablo 4.3: Silke mahallesine ilişkin nüfus projeksiyonları

YILLAR	USSEL YÖN.	EKK YÖN.	BF YÖN	ARİT YÖN.	ORTALAMA
2025	1.838	1.212	1.224	1.215	1.372
2030	1.683	1.076	1.119	1.089	1.242
2040	1.541	940	1.024	963	1.117
2050	1.410	805	937	837	997
2060	1.291	669	587	711	882

4.2.3. Ulaşım ve Altyapı

Konya iline ulaşım, karayolu, demiryolu ve havayolu ile sağlanmaktadır. Şekil 4.13’de Konya ilinin ulaşım ağı verilmektedir.



Şekil 4.12: Ulaşım ağı (URL-3, 2021)

Tablo 4.4’ de karayolu mesafe uzaklıkları, Tablo 4.5’ de demiryolu sefer ve seyahat süreleri verilmiştir.

Tablo 4.4: Konya şehirlerarası karayolu mesafe uzaklıkları (KGM, 2021)

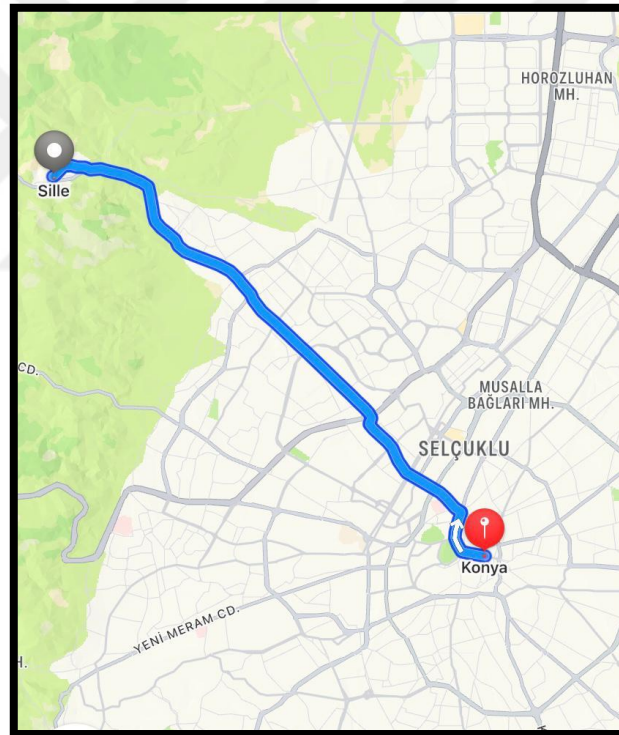
KARAYOLU	
ŞEHİRLER	MESAFE
Ankara	259 Km
Antalya	321 Km
İstanbul	676 Km
İzmir	555 Km

Tablo 4.5: Konya demiryolu sefer ve seyahat süreleri (TCDD, 2021)

DEMİRYOLU		
ŞEHİRLER	SEFER	SEYAHAT SÜRELERİ
Ankara	5	1 saat 47 dakika
İstanbul	4	5 saat 01 dakika

Hava yolu ulaşımı ise, 3. Ana Jet Üst Komutanlığına ait askeri havaalanına ilave edilen sivil tesisler ile sağlanmaktadır. Konya- İstanbul arası 11 sefer bulunmakta ve 1 Saat 15 dakika sürmektedir. Ayrıca yaz aylarında Amsterdam, Oslo, Kopenhag gibi bazı Avrupa kentlerine de direkt uçuş sağlanmaktadır (KBB, 2021).

Konya kent merkezini Silile'ye bağlayan ulaşım hattı, Yeni Silile Caddesi'nden geçmekte olup toplu taşıma ve özel araçlar ile sağlanmaktadır (Şekil 4.14). Konya kent merkezinde bisiklet yolları yaygın olmasına rağmen, Silile'de bisiklet yolu bulunmamaktadır.



Şekil 4.13: Konya-Sille arası ulaşım (Google Earth, 2021)

Anadolu'da ilk kanalizasyon sisteminin Silile'de kurulduğu bilinmekte fakat bu bilgiye ilişkin kesin bir kayıt bulunmamaktadır. Silile'de birleşik sistem kanalizasyon şebekesi bulunmakta olup yağmur suyu ile atık su beraber deşarj edilmektedir (Aklanoğlu, 2009).

4.2.4. Eğitim ve Sağlık

Sille Mahallesi’nde eğitim açısından arazi gözlem çalışması yapılmıştır. Yapılan arazi gözlem çalışmasında Sille’de bulunan eğitim alanları ve sayıları Tablo 4.6’da verilmiştir.

Tablo 4.6: Sille Mahallesi’nde bulunan eğitim kurumları ve adet sayısı

EĞİTİM KURUMLARI	ADET
Anaokulu	1
İlkokul	1
Ortaöğretim	-
Lise	-
Üniversite	-
Meslek Yüksekokulları	-
Halk Eğitim Merkezi	-
Kuran Kursu	1
Özel Eğitim Kursları	-
Rehabilitasyon Merkezi	-
Sürücü Kursu	-

Sille, Selçuklu ilçesine bağlı bir mahalle olmasından dolayı üniversite, meslek yüksekokulları gibi eğitim kurumları bulunmamaktadır. Yapılan arazi gözlem sonucuna göre, Sille Mahallesi’nde sadece 1 adet ilkokul ve 1 adet de kuran kursu bulunmakta olup Sille Mahallesi Hükümet Caddesi’nde konumlanmaktadır. Sille Mahallesi’nde lise, ortaöğretim, halk eğitim merkezi, özel eğitim kursları, rehabilitasyon merkezi, sürücü kursu gibi eğitim kurumları ise bulunmamaktadır. Burada bulunan ilkokula ise Sille’de yaşayan 114 öğrenci gelmektedir. Ayrıca ilkokul içerisinde de 1 adet anaokulu bulunmaktadır (MEB, 2022).

Sille Mahallesi’nde sağlık açısından arazi gözlem çalışması yapılmıştır. Yapılan arazi gözlem çalışmasında Sille’de sağlık kurumları bulunmamakta olup yöre halkı Konya kent merkezinde bulunan sağlık kurumlarına gitmektedir.

4.2.5. Ekonomik Yapısı

Konya’nın ekonomik yapısı hayvancılık, sanayi, halıcılık ve turizme dayalıdır. Hayvancılıkta büyük ve küçükbaş hayvan besiciliği yapılmakta olup tavukçuluk ve arıcılık da yapılmaktadır. Ayrıca akarsu ve göllerde de tatlı su balıkçılığı yapılmaktadır (URL-6, 2021). Konya ili, KOBİ başkenti olarak tanınmakta olup 48.000’den fazla KOBİ’ye ev sahipliği

yapmaktadır ayrıca şeker pancarı, arpa, buğday, şeker, un, süt, tuz üretiminde Türkiye'nin birincisi olarak görülen ve birincil alüminyum madeninin Türkiye'de çıkarıldığı tek ildir (KBB, 2021).

Tarıma uygun arazilerin yetersizliği sebebiyle Silles halkı daha çok halıcılık, kiremit ve tuğla yapımı, toprak işçiliği ve taş yapımı gibi el sanatlarına yönelmektedir. Silles'de doğal olarak yetişen ve üretilen *Rhamnus petiolaris* ve *Rhamnus tinctoria* (Cehri) bitkisi (halı boyamacılığı) yörenin gelir kaynağı olmak ile birlikte, yakın çevresinde halı üretilen yörelerin taleplerini de karşılamaktadır (Özönder, 1999).

Sille halıları, müzelerin en önemli eserleri arasında bulunmakta olup halk için geçim kaynaklarındandır. Fakat son yıllarda halıcılık eski önemini yitirmeye başlamıştır (Tapur, 2009).

Sille taşı, taş ocaklarından çıkarılmakta olup 1990'lı yılların sonuna kadar yüzlerce aile bu taş ocaklarından geçimini sağlamıştır (URL-7, 2021). Günümüzde ekonomik iş kollarının yetersizliği nedeniyle halkın çoğunluğu, Silles'de yaşayıp Konya'da çalışmaktadır (Aklanoğlu, 2009).

El Sanatları: Silles, tarihi, mimarisi ve yaşayan gelenek ve göreneklerinin yanında çeşitli dallarda el sanatları ürünlerinin üretildiği önemli bir merkezdir (URL-5, 2021). Testicilik-taş işçiliği, halı-kilim dokumacılığı, mumculuk ile birlikte yöresel kıyafetleri Silles'nin zengin el sanatlarını yansıtmaktadır. Günümüzde bu el sanatlarına ilişkin örnekler, Silles Kültür Müzesi'nde ve Konya'daki müzelerde sergilenmektedir.

Testicilik: Konya ili ve yakın çevresinde çömlek ve çanak üretiminin geçmişi, tarih öncesi dönemlere uzanmaktadır. Silles, bu üretim tarihinde önemli bir yere sahip olmak ile birlikte son 70 yılda 200'e yakın usta yetiştirmiştir. Karhane denilen atölyelerde tuğla, çömlek, testi, kiremit küp, saksı ve tandır gibi pişirilmiş toprak ürünleri üretilen başlıca ürünlerdir (URL-5, 2021).

Halı ve Kilim Dokumacılığı: Kendine has renk ve desenlere sahip olan Silles halı ve kilimleri, Konya halıcılığının önemli ürünleridir. Silles halıcılığında renk için kullanılan başlıca hammadde, *Rhamnus petiolaris* ve *Rhamnus tinctoria* (Cehri) isimli bitkidir.

Cehrilerin (*Rhamnus petiolaris* ve *Rhamnus tinctoria*) üretimi Sille’de gerçekleştirilmekte olup ayrıca yurtdışı ve yurtiçinde de pazarlanmaktadır (URL-5, 2021).

Mumculuk: Hayvanın iç yağından yapılan mumun imalatının, Konya Şeriyeye sicillerinde bulunan kayıtlardaki 28 Şevval 1141/1728 tarihli belgeye göre yüzyıllar öncesine dayandığı bilinmektedir (Özönder, 1998). İç Anadolu Bölgesi’nin tek mum imalathanesi Sille’de bulunmaktadır (Taşçı, 2020). Fakat mum atölyesi günümüzde faaliyet göstermemektedir.

Yöresel Kıyafetler: Sille kıyafetleri ve aksesuarları oldukça önemlidir. Kadın kıyafetlerinde günlük kıyafetler daha sade olup özel günlerde giyilen kıyafetler oldukça süslü ve bol aksesuarlıdır. Erkek kıyafetleri ise yelek, poşu, kuşak, gömlek, şalvar, silahlık ve çarıktan oluşmaktadır (URL-5, 2021).

Şekil 4.15’de Sille’de hediyelik eşya satış birimlerinde satışı yapılan testi, çömlek ve mumlara ilişkin görseller verilmiştir.



Şekil 4.14: Sille el sanatları (Orijinal, 2022)

Çalışma alanında yer alan kafe-hediyelik eşya satış birimleri, konaklama tesisleri, alışveriş birimleri, el sanatları üretim atölyeleri gibi ticarethaneler ile meyve sebze üretim alanları ve *Rhamnus petiolaris* ve *Rhamnus tinctoria* (Cehri) bitkisi üretim alanlarını içeren mevcut ekonomik sektör analizi Şekil 4.16’da verilmiştir.



Şekil 4.15: Mevcut ekonomik sektör analiz haritası

Sille Mahalle halkının büyük bir kısmı geçmişte sadece el sanatları (testicilik, mumculuk, halı-kilim dokumacılığı), tarım (meyve-sebze, *Rhamnus petiolaris* ve *Rhamnus tinctoria* (Cehri) üretim alanı) faaliyetleri ve Sille taş ocaklarından geçimlerini sağlamışlardır. Günümüzde ise bu geçim kaynaklarından bazılarının üretimi sona ermiş olup sadece testiciliğin üretimi devam etmektedir.

Sille’de bulunan konaklama tesisleri, kafe, restoran ve alışveriş birimleri önemli ticarethaneler olup halkın bir kısmı da buradan elde ettikleri ticaret gelirleri ile geçimini sağlamaktadır.

4.2.6. Turizm ve Rekreasyon Değerleri

Tarihi ve turistik değerleri, mimari dokusu ve kültür birikimi coğrafi avantajları ile birleşen Sille; farklı dönemlerin sanat, kültür, folklor, dil ve mimari yapıların eserlerini barındırmakta ve izlerini taşımaktadır. Sille, Hristiyanlık döneminden kalan manastır ve kiliseleri ile Osmanlı ve Selçuklulardan kalan cami, köprü, çeşme, hamam gibi sivil mimarisi ile turizm açısından önemli potansiyele sahiptir (Tapur, 2009). Şekil 4.17 ve Şekil 4.18’de Sille

yerleşim yeri ve çevresinde bulunan turizm ve rekreasyon değerleri gösterilmiştir.



Şekil 4.16: Sille Mahallesi'nin turizm ve rekreasyon değerleri



Şekil 4.17: Sille Mahallesi'nin turizm ve rekreasyon değerleri

4.2.6.1. Gavale (Kevele) Kalesi

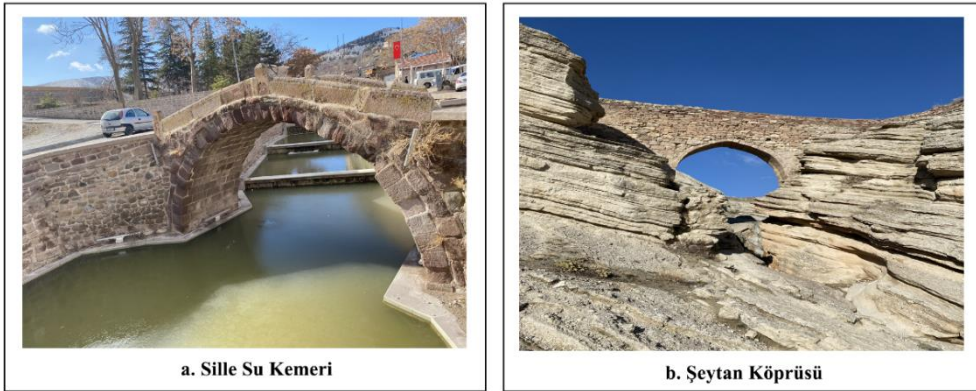
Konya'nın 9 km kadar batısında bulunan Gevale Kalesi yüksekliği 1710 m olup Takkeli Dağ'ın zirvesinde konumlanmaktadır (Şekil 4.19). Gavale Kalesi Bizans döneminde Aziz Philip Tepesi olarak isimlendirilmektedir. Tepenin dini bir önemi olduğu ve Sille ile tarihi bir yolla bağlandığı, yol üzerinde bulunan çeşitli manastır kalıntılarından anlaşılmaktadır (URL-5, 2021).



Şekil 4.18: Gavale kalesi (URL-5, 2021)

4.2.6.2. Su Yolları ve Su Kemerleri

Sille yerleşiminin batısındaki su yolu ile Mormi Caddesi'nde bulunan Şeytan Köprüsü olarak bilinen su kemeri su yollarından bazılarıdır. Şeytan köprüsü dışında Sille yerleşim merkezinde bulunan yaklaşık 10 m yüksekliğinde olan Sille Su Kemerleri, zarif sivri kemerleriyle anıtsal bir görünüm kazanmaktadır (Şekil 4.20) (URL-5, 2021).

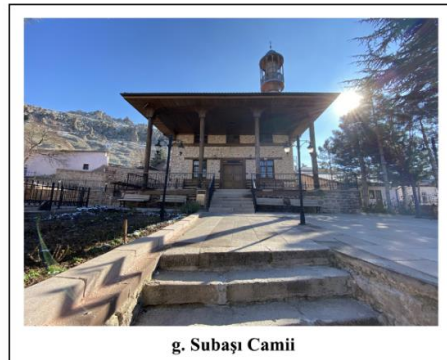
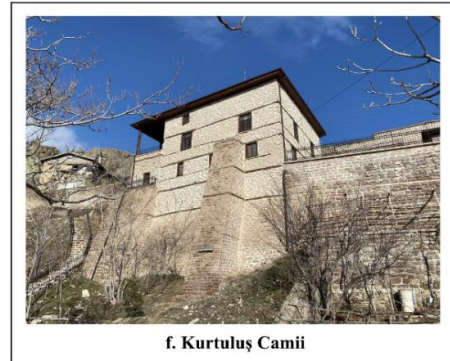
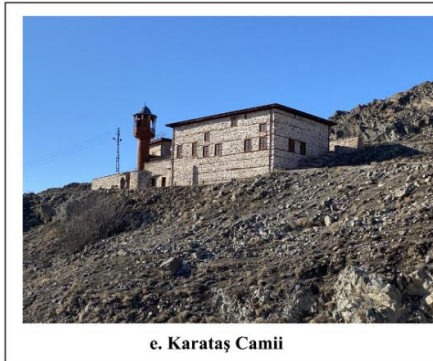
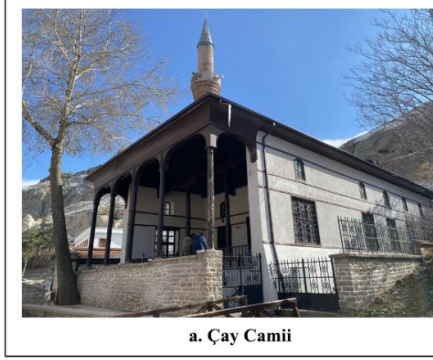


Şekil 4.19: Sille'de bulunan tarihi su kemerleri (Orijinal, 2022)

4.2.6.3. Camiler

Sille'de bulunan camilerin büyük kısmı 17. ve 18. yüzyılda inşa edilmiş ve günümüzde halen varlığını korumaktadırlar. Bunlar; Ak Camii, Çay Camii, Karataş Camii, Mezaryaka Camii,

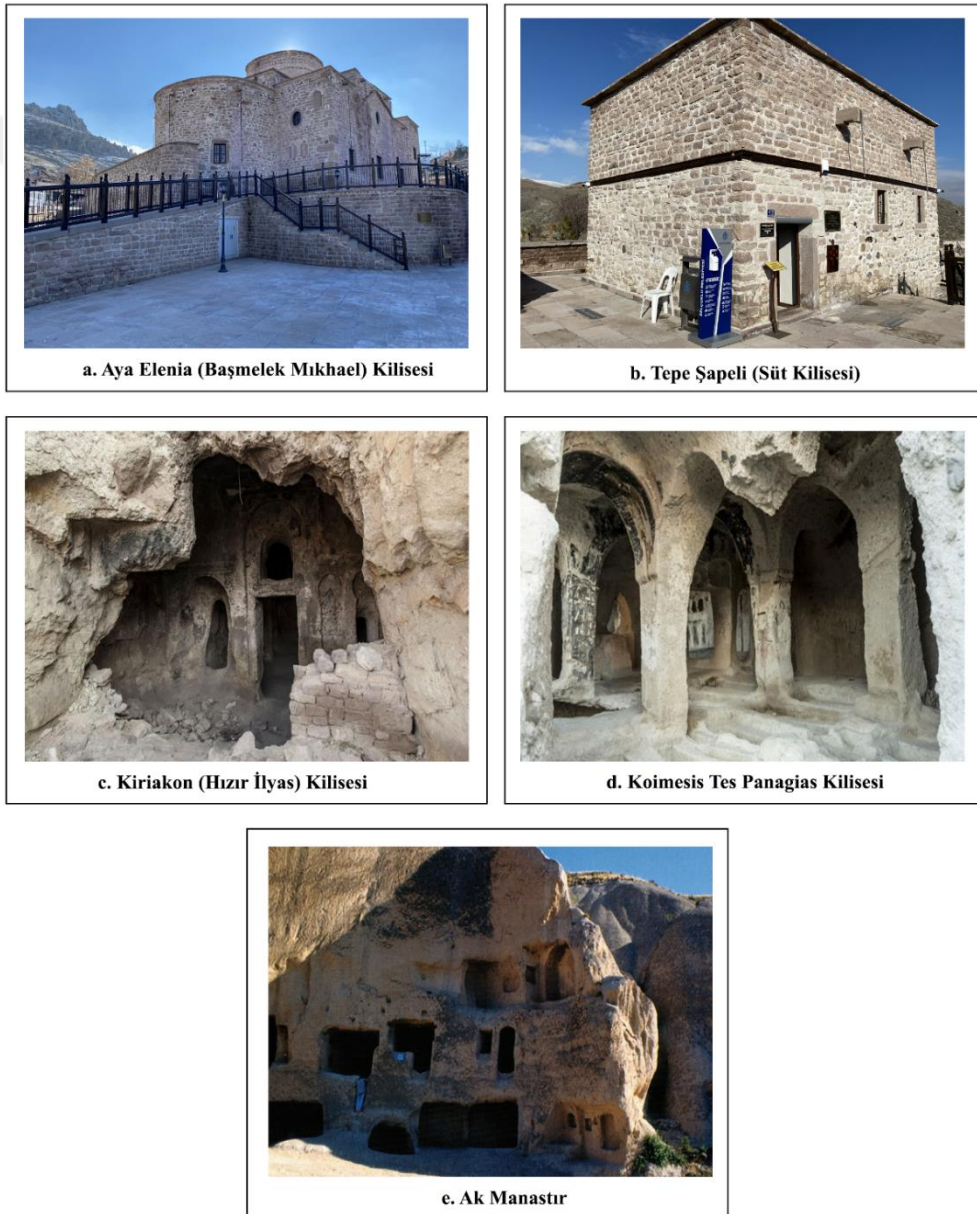
Kurtuluş Camii, Orta Camii ve Subaşı Camii'dir (Şekil 4.21). Mimari yapıları birbirlerine benzeyen bu camilerin hepsi moloz taştan inşa edilmiş ve üst kısmı ahşap direkli olup çatı bölümü sonradan yapılmıştır (Tapur, 2009).



Şekil 4.20: Sille’de bulunan camiler (Orijinal, 2022)

4.2.6.4. Manastır ve Kiliseler

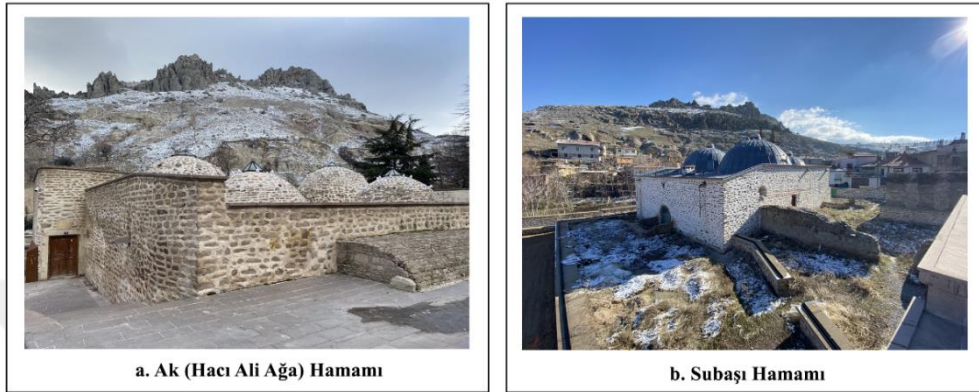
Sille’de Hristiyanların ibadetlerini yerine getirdiği kiliseler bulunmaktadır. Bu kiliseler hem Selçuklu ve Osmanlı döneminde hem de Hristiyanlık döneminde faaliyet gösteren kiliselerdir. Kiliselerin bakımları ise devlet tarafından karşılanmıştır (Tapur, 2009). Sille’de bulunan manastır ve kiliseler; Ak manastır, Tepe Şapeli (Süt Kilisesi), Kiriakon (Hızır İlyas) Kilisesi, Koimesis Tes Panagias Kilisesi, Aya Elenia (Başmelek Mıkhael) Kilisesi’dir (Şekil 4.22).



Şekil 4.21: Sille’de bulunan manastır ve kiliseler (Orijinal, 2022; URL-5, 2021)

4.2.6.5. Hamamlar

Sille’de 2 adet hamam bulunmaktadır. Bunlardan birisi yerleşim merkezindeki Sille Deresi’nin kuzeyinde konumlanan Ak (Hacı Ali Ağa) Hamamı diğeri ise Sille Mahallesi’nde yer alan Subaşı Hamamı’dır (Şekil 4.23).



Şekil 4.22: Sille’de bulunan hamamlar (Orijinal, 2022)

4.2.6.6. Çeşmeler

18. ve 19. yüzyılda kalabalık nüfusu olan Sille’de 2 hamam, 17 çeşme, 1 çamaşırhane ve 1 su kemeri bulunmaktadır (Şekil 4.24) (URL-5, 2021).



Şekil 4.23: Sille’de bulunan bazı çeşmeler (Orijinal, 2022)

4.2.6.7. Silke Kültür Evi (Sille Müzesi)

İki katlı ve kırma çatılı cumbası ile anıtsal bir görünüm veren Sille İlkokulu günümüzde Sille Kültür Evi olarak da bilinen Sille Müzesi kullanılmakta olup Selçuklu Belediyesi tarafından restore edilmiştir (şekil 4.25).



şekil 4.24: Sille Müzesi (Orijinal, 2022)

4.2.6.8. Geleneksel Sille Evleri

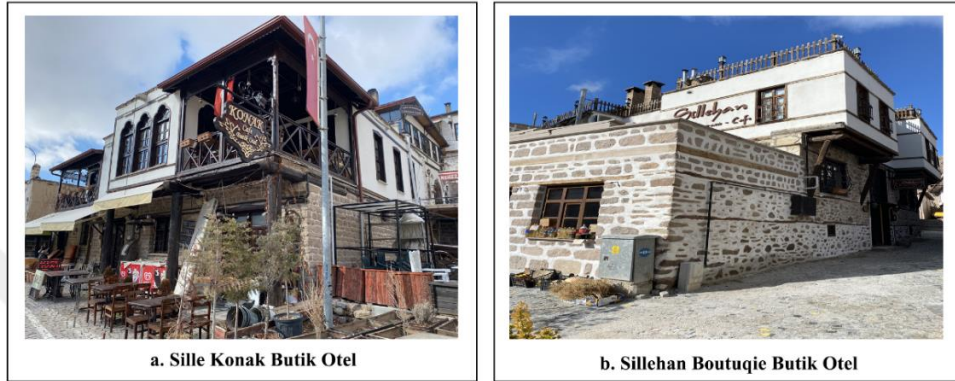
Genellikle iki katlı evlerin üzeri düz toprak dam olarak görülen Sille evlerinin temel yapı malzemesi bu bölgede ıkarılan Sille taşıdır (şekil 4.26).



şekil 4.25: Sille Evleri (Orijinal, 2022)

4.2.6.9. Butik Oteller

Sille’de bulunan eski evlerinin restore edilmesi sonucunda hizmete açılan 2 adet butik otel mevcuttur. Bunlar; Sille Han Boutique Otel ve Konak Butik Otel’dir. Sille yerleşim merkezinde bulunan bu oteller de kafe, restoran ve konaklama hizmeti verilmektedir (Şekil 4.27).



Şekil 4.26: Sille’de bulunan butik oteller (Orijinal, 2022)

4.2.6.10. Sille Baraj Parkı (Himmet Ölçmen Barajı)

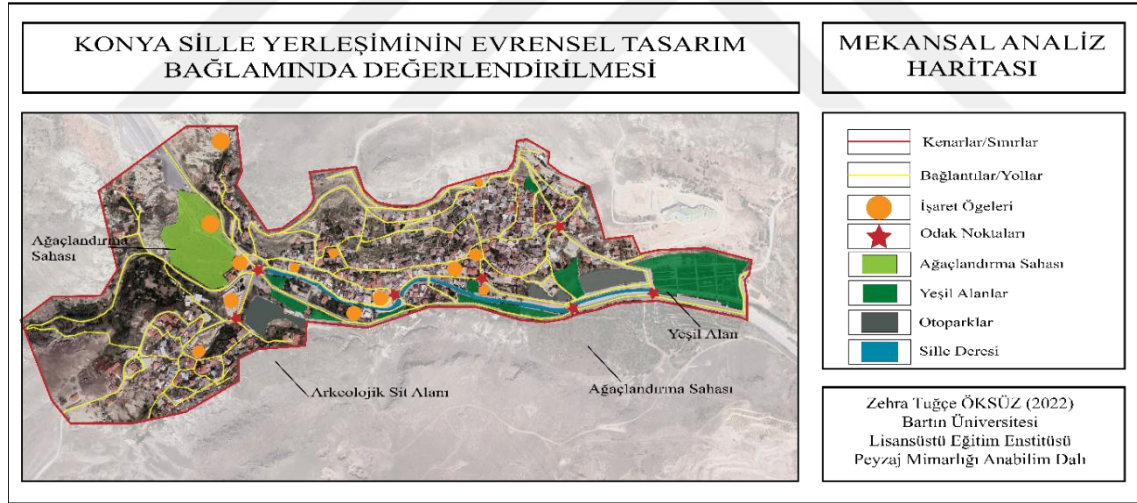
Taşkın önleme ve sulama amacıyla 1953-1960 yılları arasında Sille Barajı (Himmet Ölçmen Barajı) inşa edilmiştir. Sille Baraj Parkı, 1.985.000 m²’lik alana sahiptir ve 221.000 m² yüzey alanı ile 2.500.000 m³’lük Sille Barajı yer almaktadır (Selçuklu Belediyesi, 2021). Türkiye’nin en büyük parklarından biri olan sille barajı çevresinde; restoran, kafe, çocuk oyun alanları, ahşap platformdan oluşan gezinti yolları, piknik alanları, izci kampı merkezi, uçurtma tepesi, çim amfi, spor alanları gibi çeşitli etkinlik alanları bulunmaktadır (Şekil 4.28).



Şekil 4.27: Sille Barajı (Himmet Ölçmen Barajı) (Selçuklu Kaymakamlığı, 2021)

4.2.7. Kent Mekânsal Analizi

Bu bölümdeki mekânsal analizler Kevin Lynch'in oluşturduğu bileşenler bağlamında değerlendirilmiştir. Bu bileşenler; kenarlar/sınırlar, bağlantılar/yollar, işaret öğeleri, odak noktaları ve bölgeler olarak görülmektedir (Şekil 4.29) (Lynch, 2010).



Şekil 4.28: Sille Mahallesi'nin mekânsal analiz haritası

Mekânsal analizler kapsamında Sille'de saptanan ve haritada ifade edilen kenarlar/sınırlar bağlamında; Sille Mahallesi sınır kabul edilmiştir. Bağlantılar/yollar; araç ve yaya yolları olarak ele alınmıştır. İşaret öğeleri; Sille'de bulunan önemli noktalar olan turizm binaları, ticari binalar, kamusal binalar olarak değerlendirilmiştir. Odak noktaları; ulaşım ağlarındaki birbiriyle bağlantıları olan noktalar olarak ele alınmıştır. Bölgeler; Sille Mahallesi'nde bulunan ağaçlandırma sahaları ve orman alanları, kamusal açık yeşil alanlar, yerleşim

alanları/yapılar, otopark ve ulaşım ağı ve su kaynağı olarak ele alınmıştır.

Sille yerleşim merkezindeki en yoğun kullanılan cadde Hükümet Caddesi'dir. Bu cadde boyunca uzanan Sille Deresi kenarlarında, ticari amaçlı kullanılan binalar ile turizm binaları ve konutlar yer almaktadır.

Ağaçlandırma sahası ve orman alanları, alanın kuzeybatı yönünde yer almaktadır. Bu bölgede Sille'de üretilen ve yetiştirilen *Rhamnus petiolaris* ve *Rhamnus tinctoria* (Cehri) bitkisi üretim alanı bulunmaktadır.

Kamusal açık ve yeşil alanların büyük bir bölümü, alanın kuzeydoğu yönünde bulunmakta olup diğer kısımlarda ise küçük bölümler şeklinde dağılmaktadır. Kuzeydoğu yönünde bulunan yeşil alanlar da rekreasyon amaçlı kullanılmaktadır.

Yerleşim merkezi olan Sille'deki yapılar kısmında; konutlar, kamu binaları, butik oteller, müzeler, hamamlar, kiliseler, manastırlar, camiler, hediyelik eşya satış yerleri, restoranlar ve kafeler yer almaktadır.

Sille'de bulunan binaların geneli konut, turizm ve ticari amaçlı kullanılmaktadır. Konutlar, parsel içinde müstakil veya iki katlı daireler şeklinde konumlanmıştır. Konaklama amaçlı kullanılan yapılar 2 adettir. Bu yapılar eski evlerin restore edilmesiyle hizmet vermektedir. Turizm amaçlı kullanılan yapılar ise 9 adettir. Yerleşim merkezinde bulunan bu yapılardan Aya Elenia Kilisesi, Tepe Şapeli Kilisesi, Sille Kültür Evi, Ak (Hacı Ali Ağa) Hamamı ve Ak Manastır turistlerin ziyaret ettiği önemli yapılar olarak görülmektedir.

Sille Mahallesi'ndeki otopark alanlarının büyük bir kısmı yerleşim merkezinin giriş kısmında ve Ak manastırın bulunduğu alanda konumlanmıştır. Bunlar dışında yerleşim alanlarının çevresinde ve yol kenarlarında da park alanları bulunmaktadır.

Sille Deresi'nin oluşturduğu vadi, yerleşim merkezini ikiye bölmektedir. Dere'nin sol ve sağ kısımlarında konut alanları, restoran ve kafeler, hediyelik eşya satış yerleri, camiler, butik oteller ve bazı kamu binaları bulunmaktadır.

4.3. Anket Değerlendirmesi

Bu çalışmada, anketlere ait önce Betimsel İstatistikler Analizi yapılmış, sonra 13-14 ve 15. sorulara Güvenilirlik Analizi, Ortalamama ve Standart Sapma Analizi ile Karşılaştırma Analizi yapılmıştır.

Anket verileri IBM SPSS Statistics 27 programına girilerek analizleri yapılmış ve tablo olarak sunulmuştur. Anket 15 sorudan oluşmaktadır. 1-8. Sorular yaş, cinsiyet, meslek, eğitim düzeyi, gelir durumu, engel durumu ve ikameti kapsayan kişisel bilgi sorularından oluşmaktadır. 9. Soru Sille’de buluşma noktasının sorulduğu ulaşılabilirliğinin belirlenmesine yönelik açık uçlu sorudur. 10. Soru ulaşım ve 11. soru ise en çok tercih edilen kentsel mekânların nereler olduğunu bilmek amacıyla sorulan çoktan seçmeli sorulardan oluşmaktadır. 12. Soru halkın engelsiz kent projesi hakkında bilgisini ölçmek amacıyla sorulmuş olup, “evet” ve “hayır” seçeneklerinden oluşmaktadır. 13. Soru halka evrensel tasarım kavramını tanıtmak amacıyla “katılıyorum”, “kısmen”, “katılmıyorum” ve “fikrim yok” seçeneklerinden oluşan 4’lü likert ölçekli sorulardır. 14 ve 15. Sorular ise Sille’deki kamusal alanlar içerisinde yer alan ulaşım arterlerin ve kentsel donatıların kullanımını evrensel tasarım çerçevesinde değerlendirmesini sağlayarak olumlu-olumsuz katkıların belirlenmesine yönelik “katılıyorum”, “kısmen”, “katılmıyorum” ve “fikrim yok” seçeneklerinden oluşan 4’lü likert ölçekli sorulardan oluşmaktadır.

4.3.1. Betimsel İstatistikler Analizi

Anket uygulanan kullanıcıların yaş dağılımları “18-25”, “26-35”, “36-45”, “46-55”, “56-65” ve “66 ve üstü” olmak üzere 6 kategoriye ayrılmıştır. Katılımcıların yaş grupları ve oransal dağılımları Tablo 4.7’ de verilmiştir.

Tablo 4.7: Katılımcıların yaş dağılımları

YAŞ	KİŞİ SAYISI	YÜZDE
18-25	39	%39
26-35	27	%27
36-45	11	%11
46-55	8	%8
55-65	9	%9
66 ve Üstü	6	%6
TOPLAM	100	%100

Cinsiyet dağılımlarına bakıldığında kullanıcıların %52'sini kadınlar %48'ini erkekler oluşturmaktadır (Tablo 4.8).

Tablo 4.8: Katılımcıların cinsiyet dağılımları

CİNSİYET	KİŞİ SAYISI	YÜZDE
Kadın	52	%52
Erkek	48	%48
TOPLAM	100	%100

Katılımcıların meslek grupları dağılımları Tablo 4.9'da verilmiştir. Herhangi bir kamu kurumunda çalışanlar memur; usta, kalfa, garson ve temizlik işlerinde görevli kişiler işçi; sarraf, terzi, kuaför ve fotoğrafçı esnaf; otel, restoran ve konaklama işletmecisi turizmci; tarım işleri ile uğraşan çiftçi; muhasebeci, seyyar satıcı, taksi şoförü ve tezgâhtar serbest meslek gruplarında yer almaktadır. Katılımcıların meslek gruplarına bakıldığında %6 memur, %8 işçi, %17 esnaf, %1 turizmci, %9 emekli, %8 serbest meslek, %37'sinin çalışmayan olduğu görülmektedir.

Tablo 4.9: Katılımcıların meslek dağılımları

MESLEK	KİŞİ SAYISI	YÜZDE
Memur	6	%6
İşçi	8	%8
Esnaf	17	%17
Turizmci	1	%1
Çiftçi	0	%0
Emekli	9	%9
Serbest Meslek	8	%8
Çalışmıyor	37	%37
Diğer	14	%14
TOPLAM	100	%100

Eğitim düzeyi değerlendirildiğinde üniversite mezunlarının çoğunlukta olduğu görülmektedir (Tablo 4.10). Katılımcıların %20'si ilköğretim, %14'ü lise, %56'sı lisans ve %9'u lisansüstü mezundur. %1'i ise okuma- yazma bilmeyen kısmı oluşturmaktadır.

Tablo 4.10: Katılımcıların eğitim düzeyi dağılımları

EĞİTİM	KİŞİ SAYISI	YÜZDE
Okur-yazar değil	1	%1
İlköğretim	20	%20
Lise	14	%14
Lisans	56	%56
Lisansüstü	9	%9
TOPLAM	100	%100

Katılımcıların gelir durumuna bakıldığında (Tablo 4.11) %21’lik kısmı 10.001-12.500 TL ve 15.001 TL ve üzeri gelir grubundadır. %18’i 5.500 TL ve altı, %14’ü kısmı 7.501-10.00 TL ile 12.501-15.000 TL gelir grubunda yer almaktadır. %12’si ise 5.501-7.500 TL gelir grubundaki katılımcılardan oluşmaktadır.

Tablo 4.11: Katılımcıların gelir durum dağılımları

GELİR DURUMU	KİŞİ SAYISI	YÜZDE
5.500 TL ve altı	18	%18
5.501-7.500 TL	12	%12
7.501 – 10.000 TL	14	%14
10.001-12.500 TL	21	%21
12.501-15.000 TL	14	%14
15.001 TL ve üstü	21	%21
TOPLAM	100	%100

Katılımcıların ailelerinde engelli bireylerin olup olmadığının oransal dağılımları Tablo 4.12’de verilmiştir. %5’i engelli bireylerin olduğunu belirtirken %95’inde ise ailelerinde engelli bireylerin olmadığını belirtmiştir.

Tablo 4.12: Katılımcıların aile içerisindeki engelli bireylerin dağılımları

ENGELLİ BİREYLER	KİŞİ SAYISI	YÜZDE
Evet	5	%5
Hayır	95	%95
TOPLAM	100	%100

Tablo 4.12’de verilen engelli bireylerin dağılımına göre katılımcıların belirttiği engel durumları Tablo 4.13’de verilmiştir. Katılımcıların %96’sı engel durumunun olmadığını belirtmiştir. %4 katılımcılar engel durumunun olduğunu ve bunların %1 ortopedik engeli, %1 görme engeli, %1 işitme engeli ve %1 zihinsel engeli olduğunu göstermektedir.

Tablo 4.13: Katılımcıların engel durum dağılımları

ENGEL DURUMU	KİŞİ SAYISI	YÜZDE
Yok	96	%96
Ortopedik	1	%1
Görme	1	%1
İşitme	1	%1
Zihinsel	1	%1
TOPLAM	100	%100

Katılımcıların %19'u Sille'de ikamet etmektedir. Sille'de ikamet edenlerin %9'u kadın, %10'u ise erkektir. Sille'de ikamet etmeyenlerin %43'ü kadın, %38'i ise erkektir (Tablo 4.14).

Tablo 4.14: “Sille’de mi yaşıyorsunuz?” sorusuna verilen cevaplar ve yüzde dağılımı

İkametgah/Cinsiyet	KİŞİ SAYISI	TOPLAM	YÜZDE
Evet (Kadın)	9	19	%19
Evet (Erkek)	10		
Hayır (Kadın)	43	81	%81
Hayır (Erkek)	38		
TOPLAM	100	100	%100

Sille’de buluşma noktası açık uçlu soru şeklinde katılımcılara yöneltilmiştir. Otopark, Sille baraj parkı, Sille Deresi, turizm yerleri, mezarlığın karşısı, Aya Elenia kilisesi, yöresel ürün satış yerleri, tarihi cami, sille merkez, kentsel donatı elemanları, cami köprüsü, taş köprü, köy meydanı, Sille köprüsü, restoran, açık yeşil alanlar, çay bahçesi ve avcılar kulübü olarak belirtilmiştir (Tablo 4.15). Katılımcıların %13’ü Sille Deresi ve otopark, %12’si yöresel satış yerleri, %11’i Sille baraj parkı ve %10’u kafeler cevabını vermiştir.

Tablo 4.15: Katılımcıların “buluşma noktası” sorusuna verilen cevaplar ve yüzde dağılımları

BULUŞMA NOKTASI	KİŞİ SAYISI	YÜZDE
Otopark	13	%13
Sille Baraj Parkı	11	%11
Sille Deresi	13	%13
Turizm Yerleri	3	%3
Mezarlığın Karşısı	1	%1
Aya Elenia Kilisesi	9	%9
Kafeler	10	%10
Yöresel Ürün Satış Yerleri	12	%12
Tarihi Cami	1	%1
Sille Merkez	6	%6
Kentsel Donatılar	1	%1
Cami Köprüsü	1	%1
Taş Köprü	2	%2
Köy Meydanı	4	%4

Tablo 4.15: (devam ediyor)

Sille Köprüsü	1	%1
Restoranlar	1	%1
Açık Yeşil Alanlar	1	%1
Çay Bahçesi	1	%1
Avcılar Kulübü	2	%2
Diğer	7	%7
TOPLAM	100	%100

Sille’de ulaşımın nasıl sağlandığına sorusuna yönelik verilen cevaplara bakıldığında (Tablo 4.16) katılımcıların %54’ü kendi özel araçlarıyla, %34’ü toplu taşıma araçlarıyla, %11’i yaya olarak ulaşımını sağlamaktadır.

Tablo 4.16: Katılımcıların ulaşım şekli dağılımları

ULAŞIM	KİŞİ SAYISI	YÜZDE
Yaya Olarak	11	%11
Özel Aracıyla	54	%54
Toplu Taşıma Araçlarıyla	31	%31
Diğer	4	%4
TOPLAM	100	%100

Tablo 4.17’de katılımcıların en çok tercih ettiği 1. Kentsel mekânların nereler olduğunu bilmek amacıyla sorulan çoktan seçmeli sorulara verilen cevaplar görülmektedir. Katılımcıların %72’si kafe ve restoran, %5’i rekreasyon alanları, %7’si turizm alanları tercih edilen 1. kentsel mekanları olarak görülmektedir.

Tablo 4.17: Katılımcıların en çok tercih ettiği 1. kentsel mekânların (EÇKM - 1) dağılımları

EÇKM - 1	KİŞİ SAYISI	YÜZDE
Kafe - Restoran	72	%72
Rekreasyon Alanları	5	%5
Turizm Alanları	7	%7
Konut Alanları	16	%16
TOPLAM	100	%100

Tablo 4.18’de katılımcıların en çok tercih ettiği 2. kentsel mekânların nereler olduğunu bilmek amacıyla sorulan çoktan seçmeli sorulara verilen cevaplar görülmektedir. Katılımcıların %14’si kafe ve restoran, %65’i rekreasyon alanları, %8’si turizm alanları tercih edilen 2. kentsel mekanları olarak görülmektedir.

Tablo 4.18: Katılımcıların en çok tercih ettiği 2. kentsel mekânların (EÇKM - 2) dağılımları

EÇKM - 2	KİŞİ SAYISI	YÜZDE
Kafe - Restoran	14	%14
Rekreasyon Alanları	65	%65
Turizm Alanları	8	%8
Alışveriş Mekanları	13	%13
TOPLAM	100	%100

Tablo 4.19’de katılımcıların en çok tercih ettiği 3. kentsel mekânların nereler olduğunu bilmek amacıyla sorulan çoktan seçmeli sorulara verilen cevaplar görülmektedir. Katılımcıların %10’si kafe ve restoran, %17’i rekreasyon alanları, %67’si turizm alanları tercih edilen 3. kentsel mekanları olarak görülmektedir.

Tablo 4.19: Katılımcıların en çok tercih ettiği 3. kentsel mekânların (EÇKM - 3) dağılımları

EÇKM - 3	KİŞİ SAYISI	YÜZDE
Kafe - Restoran	10	%10
Rekreasyon Alanları	17	%17
Turizm Alanları	67	%67
Alışveriş Mekanları	2	%2
Konutları Alanları	1	%1
Üretim Alanları	1	%1
Diğer	2	%2
TOPLAM	100	%100

Katılımcıların Konya Büyükşehir Belediyesi’nin Engelsiz Kent Projesi’ni duyup duymadıklarına yönelik soru sorulmuştur. Katılımcıların %80’i Engelsiz Kent Projesini duymadıklarını, %20’si ise duyduğunu belirtmektedir (Tablo 4.20).

Tablo 4.20: “Konya Büyükşehir Belediyesi’nin Engelsiz Kent Projesi’ni duymuş muydunuz?” sorusuna verilen cevap ve yüzde dağılımları

EKP BİLGİSİ	KİŞİ SAYISI	YÜZDE
Evet	20	%20
Hayır	80	%80
TOPLAM	100	%100

Katılımcıların “Evrensel Tasarım” hakkındaki bilgilerini ve düşüncelerini öğrenmek amacıyla verilen önermeler “katılıyorum”, “kısmen”, “katılmıyorum” ve “fikrim yok” seçeneklerinden oluşmaktadır (Tablo 4.21). Katılımcıların %53’ü Sille’nin kolay ve karmaşıklıktan uzak bir kent olduğunu düşünmekte olup %15’i karmaşık ve zor bir kent olduğunu düşünmektedir. %32’si ise kararsız olduğunu belirtmektedir. Katılımcıların %48’i rampa, merdiven vs. kamusal alanlardaki ulaşım arterlerinin kullanımında tüm bireyler için

eşit kullanım sağlandığını belirtirken, %18'i eşit kullanım sağlanmadığını düşünmektedir. %31'i ise bu düşünce içerisinde kararsız olduğunu belirtmektedir. Katılımcıların %36'sı bisiklet yolu, yaya yolu, araç yolu vs. ulaşım yerlerinin tüm bireyler için eşit imkân sağlandığını düşünmekte olup %22'si eşit imkân sağlanmadığını düşünmektedir. Bu düşünce içerisinde %31'i kararsız olduğunu belirtirken, %3'ü ise bu konu hakkında fikrinin olmadığını belirtmiştir. Katılımcıların %39'u Sille'de ziyarete gelen ve bölgede yaşayan yöre halkına olanak sağlayacak farklı aktivite mekânlarının bulunduğunu düşünürken, %23'ü farklı aktivite mekânlarının bulunmadığını düşünmektedir. %35'i bu düşünce içerisinde kararsız olduğunu söylerken, %3'lük kısmı ise fikrinin olmadığını söylemiştir.

Tablo 4.21: Katılımcıların “Evrensel tasarım” kavramına ilişkin bilgi ve düşünceleri

Önermeler	Katılıyorum	Kısmen	Katılmıyorum	Fikrim Yok
Kolay ve karmaşıklıktan uzak bir kent olduğunu düşünüyorum.	53	32	15	
Kamusal alanlarda tüm bireyler için eşit kullanım sağlandığını düşünüyorum. (Rampa, merdiven vs.)	48	31	18	3
Tüm bireyler için eşit ulaşım imkânları sağlandığını düşünüyorum. (Bisiklet yolu, yaya yolu, araç yolu vs.)	36	39	22	3
Farklı aktivitelere olanak sağlayan mekânların bulunduğunu düşünüyorum.	39	35	23	3

Genel olarak (Tablo 4.21) bakıldığında Sille'nin kolay ve karmaşıklıktan uzak bir kent olduğu, kamusal alanlarda tüm kullanıcılara eşit kullanım sağlandığı ve farklı aktivitelere olanak sağlayan mekânların bulunduğu düşünülmektedir. Anket sonucundan Sille halkının evrensel tasarım kavramına ilişkin bilgi ve düşünce sahibi olduğu ve evrensel tasarıma olumlu yaklaşımları anlaşılmaktadır.

Katılımcıların Sille'deki kamusal alanlarda yer alan ulaşım arterlerinin kullanımını “Evrensel Tasarım” açısından değerlendirmesini sağlayarak olumlu-olumsuz düşüncelerini öğrenmek için verilen önermeler “katılıyorum”, “kısmen”, “katılmıyorum” ve “fikrim yok” seçeneklerinden oluşmaktadır (Tablo 4.22).

Katılımcıların %54'ü Sille'de ulaşılabilirliğin kolay, %16'sı ulaşılabilirliğin zor olduğunu belirtirken, %29'u bu önerme hakkında kararsız, %1'lik kısmı ise fikrinin olmadığını belirtmektedir. Sille'de ziyarete gelen ve bölgede yaşayan yöre halkının %21'i yaya

yollarının geniş olamamasından kaynaklı rahat dolaşım sağlamadıklarını belirtirken, %38'i geniş ve ferah olduğunu belirtmektedir. %39'u bu düşünce içerisinde kararsız olduğunu söylerken, %2'lik kısım ise fikrinin olmadığını söylemiştir. Katılımcıların %35'i otopark alanına erişimin kolay, %21'i erişimin zor olduğunu cevaplarırken, %41'i bu önerme hakkında kararsız olduğunu belirtirken, %3'lük kısım ise fikrinin olmadığını cevaplamaktadır. Katılımcıların %30'u bisiklet, yaya, araç ve engelli vs. kullanıcılara uygun ulaşım imkânlarının sağlanmadığını belirtirken, %24'ü kullanıcılara uygun ulaşım imkânlarının sağlandığını belirtmektedir. %42'si bu önerme hakkında kararsız olduğunu belirirken, %4'lük kısmı ise fikrinin olmadığını belirtmektedir. Katılımcıların %31'i engelli veya özürlü bireyler, çocuklar, gençler, yaşlılar, hamileler gibi kullanıcıya eşit imkân sağlandığını düşünürken, %25'i her kullanıcıya eşit imkân sağlanmadığını düşünmektedir. %43'ü bu düşünce hakkında kararsız iken, %1'i ise fikrinin olmadığını düşünmektedir. %41'i rampaların kullanımında zorluk yaşadıklarını belirtirken, %30'u zorluk yaşamadıklarını belirtmektedir. %25'i bu önerme hakkında kararsız iken, %4'lük kısmı ise fikrinin olmadığını belirtmektedir. %37'si merdivenlerin kullanımında zorluk yaşadıklarını belirtirken, %33'u zorluk yaşamadıklarını belirtmektedir. %25'i bu önerme hakkında kararsız iken, %5'lik kısmı ise fikrinin olmadığını belirtmektedir.

Katılımcıların %26'sı merdiven ve kaldırımların yüksek olmasının kendilerini rahatsız ettiğini belirtirken, %49'u rahatsız etmediğini belirtmektedir. %23'ü bu önerme hakkında kararsızken, %2'lik kısmının fikrinin olmadığı görülmektedir. Katılımcıların %25'i Sille'de tercih edebileceği alternatif bir ulaşımın yolunun bulunmadığını belirtirken, %43'ü alternatif ulaşım yollarının bulunduğunu belirtmektedir. %27'si kararsız iken, %5'inin fikrinin olmadığı görülmektedir. Katılımcıların %24'ü otopark yolunun giriş ve çıkışlarını karmaşık bulduklarını ifade ederken, %35'i otopark yolunun giriş ve çıkışlarını karmaşık bulmadığını belirtmiştir. %36'sı bu önerme hakkında kararsızken, %5'lik kısmın ise fikri olmadığını söylemiştir. Katılımcıların %34'ü Sille'de dolaşırken mekânlar arası yolları karmaşık bulunduğunu, %22'sinin karmaşık bulmadığını belirtmektedir. %39'u kararsız kalırken, %5'i fikrinin olmadığını söylemiştir. Katılımcıların %14'ü ulaşım arterlerinin her kullanıcının kullanamadığını ve algılanabilir olmadığını, %48'i her kullanıcının kullanabildiğini ve algılayabildiğini belirtmiştir. %36'sı kararsız olurken, %2'si bu önerme hakkında fikrinin olmadığını belirtmiştir.

Katılımcıların %52'si yaya ve araç yollarının her kullanıcı tarafından algılanabilir olduğunu,

%17'si bu düşünceye katılmadığını, %28'inin bu düşünce hakkın kararsız olduğunu ve %3'lük kısmının ise fikrinin olmadığını cevaplamaktadır. Katılımcıların %19'u otopark alanına yaya olarak gidildiğinde ulaşımda zorlandığını belirtirken, %35'i ulaşımda zorlanmadığını belirtmektedir. %41'i kararsız kalırken, %5'i ise fikrinin olmadığını söylemiştir. Katılımcıların %39'u Sille'de turizm amaçlı yazılan bilgilendirme panolarında anlatımının algılanabilir bir yazı boyutunda olduğunu, %20'sinin bu düşünceye katılmadığını, %34'ün bu önerme hakkında kararsız olduğunu, %7'lik kısım ise fikrinin olmadığını söylemiştir. Katılımcıların %55'i Sille'de turizm amaçlı yazılan bilgilendirme panolarında anlatımının anlaşılabilir bir dil olduğunu belirtirken, %11'i anlatımının anlaşılabilir bir dil olmadığını belirtmektedir. %26'sı bu önerme hakkında kararsız iken, %8'i fikrinin olmadığını belirtmektedir. Katılımcıların %52'si yaya yollarında çukur, hendek, tümsek vs. unsurların kullanıcıya engel olabileceğini söylerken, %18'i kullanıcıya engel olmadığını, %24'ü bu düşünceye karşı kararsız olduğunu, %6'sı ise fikrinin olmadığını söylemiştir.

Katılımcıların %29'u rampa ve merdivenlerin zemin kaplamalarının her mevsime uygun olmadığını belirtirken, %25'i her mevsime uygun olduğunu belirtmektedir. %41'i bu önerme hakkında kararsız olurken, %5'lik kısmının fikri olmadığı görülmektedir. Katılımcıların %51'i yollardaki zemin kaplama döşemelerinin kullanıcının yaralanmasına sebebiyet verebileceğini düşünmekte olup, %15'i bu düşünceye katılmadığını söylemiştir. %28'i bu düşünceye kararsız kaldığını söylerken, %6'lık kısmı ise fikrinin olmadığını söylemiştir. Katılımcıların %30'u ulaşım arterlerinde kullanıcılara engel olabilecek olası bir tehlikeye karşı önlemlerin alınmadığını belirtirken, %28'in ise önlemlerin alındığını belirtmektedir. %37'sinin bu önerme hakkında kararsız olup, %5'in ise fikrinin olmadığını belirtmektedir. Katılımcıların %49'u zemin döşeme malzemesinde kullanım zorluğu yaşadığını söylerken, %12'si kullanım zorluğu yaşamadığını söylemiştir. %32'si kararsız olduğunu belirtirken, %7'lik kısmı ise fikri olmadığını belirtmektedir. Katılımcıların %63'ün rampaların dik olmasının kullanıcıyı yorduğunu, %9'u ise kullanıcıyı yormadığını belirtmiştir. %23'ünün kararsız kaldığı, %5'inin ise fikrinin olmadığı görülmektedir.

Katılımcıların %53'ü yollarda döşeme malzemesinden kaynaklı yürümede zorluk yaşandığını belirtirken, %10'u zorluk yaşanmadığını belirtmektedir. %29'u bu önerme hakkında kararsız olduğunu söylerken, %8'lik kısmı fikri olmadığını söylemiştir. Katılımcıların %30'u yürüme esnasında çok fazla yokuş olmasından kaynaklı vücut

pozisyonunu zorlayan kullanım hareketi yaşadığını söylerken, %36'sı vücut pozisyonunu zorlayan kullanım hareketi yaşamadığını söylemektedir. %28'inin kararsız olduğu, %6'sının fikri olmadığı görülmektedir. Katılımcıların %58'si yollarda fazla tekrar eden iniş ve çıkışların olmasından rahatsız olduklarını belirtmektedirler. %7'si ise bu düşünceye katılmamaktadır. %30'u bu önerme hakkında kararsız olduğunu belirtirken, %5'lik kısmı ise fikri olmadığını belirtmektedir. Katılımcıların %44'ü Sille'de bir mekândan bir mekâna geçerken fiziksel güç harcadığını söylerken, %10'u bu önermeye katılmamaktadır. %42'si kararsız kaldığını, %4'ün ise fikri olmadığını ifade etmektedir. Katılımcıların %44'ü araç yollarının, servis araçların kullanımına uygun genişlikte olmadığını düşünmekte olup, %24'ü uygun genişlikte olduğunu düşünmektedir. %24'ü bu düşünce hakkında kararsız olduğunu söylerken, %8'lik kısmı fikrinin olmadığını söylemiştir. Katılımcıların %37'si bebek arabası, tekerlekli sandalye vb. yardımcı araçları kullanırken yeterli kullanım alanı sağlanmadığını düşünürken, %27'si bu düşünceye katılmamaktadır. %29'u bu düşünce hakkında kararsızken, %7'sinin fikri olmadığı görülmektedir.

Tablo 4.22: Katılımcıların ulaşım arterlerin kullanımı “Evrensel Tasarım” açısından olumlu-olumsuz düşünceleri

Önermeler	Katılıyorum	Kısmen	Katılmıyorum	Fikrim Yok
Sille'de erişim kolaydır.	54	29	16	1
Yaya yolları geniş ve ferahdır.	38	39	21	2
Otopark alanına kolay erişim sağlayabiliyorum.	35	41	21	3
Her kullanıcıya uygun ulaşım imkânların sağlandığını düşünüyorum (Bisiklet, yaya, araç, engelli vb.).	24	42	30	4
Her kullanıcıya eşit güvenlik imkânlarının sağlandığını düşünüyorum (engelli veya özürlü bireyler, çocuklar, gençler, yaşlılar, hamileler gibi).	31	43	25	1
Rampaların kullanımında zorluk yaşıyorum.	30	25	41	4
Merdivenlerin kullanımında zorluk yaşıyorum.	33	25	37	5
Merdiven ve kaldırımların yükseklikleri beni rahatsız etmiyor.	49	23	26	2
Farklı durumlarda tercih edebileceğim alternatif ulaşım güzergâhları bulunmaktadır.	43	27	25	5
Otopark giriş ve çıkışlarını karmaşık buluyorum.	35	36	24	5
Mekânlar arası yolları karmaşık buluyorum.	34	39	22	5
Ulaşım arterlerinin herkes tarafından anlaşılabilir ve kullanılabilir olduğunu düşünüyorum.	48	36	14	2

Tablo 4.22: (devam ediyor)

Yaya ve araç yolları algılanabilir niteliktedir.	52	28	17	3
Otopark yerleri ve yollarına rahatlıkla erişebiliyorum.	35	41	19	5
Ulaşım arterlerinde bilgilendirme panoları algılanabilir boyutlardadır.	39	34	20	7
Ulaşım arterlerinde bilgilendirme panoları sade bir dille anlatılmıştır.	55	26	11	8
Yaya yollarında kullanıcıya engel olabilecek unsurların bulunduğunu düşünüyorum (çukur, hendek, tümsek vb.)	52	24	18	6
Rampa ve merdivenlerin zemin kaplamasının her mevsim kullanıma uygun olduğunu düşünüyorum.	25	41	29	5
Yol kaplama materyallerinin yaralanmalara sebebiyet verebileceğini düşünüyorum.	51	28	15	6
Kullanıcıya engel olabilecek olası tehlikelere karşı önlemlerin alındığını düşünüyorum.	28	37	30	5
Zemin döşeme malzemesinde kullanım zorluğu yaşıyorum.	49	32	12	7
Rampaların dik olması beni yormaktadır.	63	23	9	5
Düz yollarda döşeme malzemesinden kaynaklı olarak yürüme zorluğu yaşayabiliyorum.	53	29	10	8
Yürüme esnasında çok fazla yokuş bulunduğu için vücut pozisyonumu zorlayacak kullanım hareketi yaşamıyorum.	30	28	36	6
Yollarda iniş ve çıkış hareketinin fazla tekrar edilmesi beni zorluyor.	58	30	7	5
Bir alandan bir alana geçerken normalinden farklı olarak fiziksel güç çaba harcıyorum.	44	42	10	4
Araç yollarının ambulans, itfaiye gibi servis araçların kullanımına uygun genişlikte olduğunu düşünüyorum.	24	24	44	8
Yardımcı araçların kullanımı ve kişisel yardım için, yeterli kullanım alanının sağlandığını düşünüyorum (bebek arabası, tekerlekli sandalye vb.)	27	29	37	7

Genel olarak (Tablo 4.22) bakıldığında katılımcıların büyük çoğunluğu şu şekilde düşünmektedir:

- Ulaşımın kolay sağlandığı,
- Merdiven ve kaldırım yüksekliklerinin kendilerini rahatsız etmediği,
- Farklı durumlarda tercih edilebilecek alternatif ulaşım yollarının bulunduğu,
- Ulaşım arterlerinin her kullanıcı için algılanabilir ve kullanılabilir olduğu,

- Yaya yolu ve araç yollarının her kullanıcı için algılanabilir olduğu,
- Turizm amaçlı yazılan ve araç yolları için verilen bilgilendirme panolarında anlatımının anlaşılabilir bir dil ile yazıldığı ve algılanabilir bir yazı boyutunda olduğu,
- Yaya yollarında çukur, hendek, tümsek vb. unsurların kendilerine engel olabileceğini, yollardaki zemin kaplama döşemelerinin kendilerinin yaralanmasına sebebiyet verebileceğini,
- Zemin döşeme malzemesinde kullanım zorluğu yaşadıklarını,
- Rampaların dik olmasının kendilerini yorduğunu,
- Yollarda döşeme malzemesinden kaynaklı yürümede zorluk yaşadıklarını,
- Yollarda fazla tekrar eden iniş ve çıkışlardan rahatsız olduklarını ve bir mekândan bir mekâna geçerken fiziksel güç harcadıklarını düşünmektedirler.

Anket sonucuna göre Sille'nin ulaşılabilir, eşit kullanıma olanak sağlayan, algılanabilir nitelikte olduğu, basit ve sezgisel kullanıma sahip bir mahalle olduğu anlaşılmaktadır.

Katılımcıların Sille'deki kamusal alanlarda yer alan kentsel donatıların kullanımını “Evrensel Tasarım” açısından değerlendirmesini sağlayarak, olumlu-olumsuz düşüncelerini öğrenmek için verilen önermeler “katılıyorum”, “kısmen”, “katılmıyorum” ve “fikrim yok” seçeneklerinden oluşmaktadır (Tablo 4.23).

Katılımcıların %38'i kentsel donatıları aile içerisinde tüm bireylerin rahatlıkla kullanabildiğini, %13'ü ise kullanamadığını belirtmektedir. %43'ü bu ifade için kararsız kalırken, %6'sının fikrinin olmadığı görülmektedir. Katılımcıların %55'i kentsel donatıları günün her saatinde kullanırken, %15'i kullanamadığını, %26'sı bu konu hakkında kararsız kalırken, %4'lük kısım fikri olmadığını söylemiştir. Katılımcıların %48'i kentsel donatıları gece rahatlıkla kullanabildiğini düşünürken %16'sı bu düşünceye katılmamaktadır. %27'si bu düşünce hakkında kararsız olduğunu belirtirken, %9'u fikri olmadığını belirtmiştir. Katılımcıların %62'si kentsel donatıları kullanırken mahremiyetin önemli olduğunu söylerken, %3'ü bu ifadeye katılmamaktadır. %31'i kararsız olduğunu, %4'ü ise fikri olmadığını söylemiştir. Katılımcıların %51'i kentsel donatıları başka kullanıcılar ile paylaşırken, %17'si bu düşünceye katılmamaktadır. %28'i kararsız olduğunu belirtirken, %4'lük kısım ise fikri olmadığını belirtmiştir. Katılımcıların %55'i kentsel donatıların

ergonomik olduğunu düşünmekte olup, %15'i bu düşünceye katılmamaktadır. %26'sı bu düşünce hakkında kararsız olduğunu, %4'lük kısmı ise fikrinin olmadığını ifade etmiştir. Katılımcıların %33'ü engelli bireyler için ergonomik donatıların bulunduğunu, %29'u bulunmadığını söylemiştir. %28'i bu ifade hakkında kararsız olduğunu söylerken, %10'u fikrinin olmadığını söylemiştir. Katılımcıların %33'ü kentsel donatıların kullanışlı ve işlevsel olduğunu düşünürken, %15'i kullanışlı ve işlevsel olmadığını düşünmektedir. %45'i kararsız olduğunu belirtirken, %7'lik kısmı ise fikri olmadığını belirtmiştir. Katılımcıların %35'i kentsel donatıların tüm kullanıcılar için farklı tercih olanakları sağladığını belirtirken, %30'u bu düşünceye katılmamaktadır. %30'u bu düşünce içerisinde kararsız kalırken, %5'i fikrinin olmadığını söylemiştir. Katılımcıların %44'ü donatı elemanlarına rahatlıkla ulaşabiliyorken, %8'i rahatlıkla ulaşamadığını belirtmiştir. %44'ü kararsız olduğunu söylerken, %4'ü fikri olmadığını söylemiştir.

Katılımcıların %54'ü kentsel donatıların basit ve karmaşıklıktan uzak olduğunu düşünmekte olup %12'si bu düşünceye katılmamaktadır. %28'si kararsız olduğunu belirtirken, %6'lık kısmı fikri olmadığını belirtmektedir. Katılımcıların %37'si donatı elemanları ile ilgili yeterli bilgilendirme ve yönlendirme yapıldığını, %30'u yapılmadığını söylemektedir. %26'sı bu düşünce hakkında kararsızken, %7'si fikri olmadığını söylemiştir. Katılımcıların %51'i işaret, yönlendirme ve bilgilendirme levhalarının basit ve sade bir dille anlatıldığını düşünmekte olup %12'si bu düşünceye katılmamaktadır. %31'i kararsız olduğunu, %6'lık kısmı fikri olmadığını belirtmektedir. Katılımcıların %71'i alanda bulunan aydınlatma elemanlarını kolaylıkla algılayabildiğini, %7'si algılayamadığını ifade ederken, %16'sının kararsız olduğu ve %6'sının fikri olmadığı görülmektedir. Katılımcıların %48'i alanda bulunan aydınlatma elemanların bakımlı ve sağlam olduğunu düşünmekte olup %18'ü bu düşünceye katılmamaktadır. %24'ü kararsız olduğunu söylerken, %10'luk kısmı fikri olmadığını söylemektedir. Katılımcıların %38'i aydınlatma elemanlarını estetik bulurken, %30'u estetik bulmadığını belirtmektedir. %25'i bu düşünce hakkında kararsız olduğunu belirtirken, %7'sinin fikri olmadığı belirtilmektedir. Katılımcıların %18'si alanda bulunan aydınlatma elemanlarının fazla ışık yaymasından kaynaklı gözlerini yorduğunu düşünürken, %40'ı gözlerini yormadığını düşünmektedir. %32'si bu düşünceye kararsız kalırken, %10'u fikir belirtmemiştir. Katılımcıların %57'si alanda bulunan oturma elemanlarını kolaylıkla algılayabildiğini, %14'ü algılayamadığını, %24'ünün kararsız olduğunu ve %5'inin fikri olmadığı belirtmiştir. Katılımcıların %32'si oturma elemanlarının birbirine çok yakın olmasının kendilerini rahatsız etmediğini, %36'sı ise rahatsız ettiğini belirtmektedir. %25'i

kararsız kalırken, %7'lik kısmı fikri olmadığını belirtmiştir. Katılımcıların %39'u alanda bulunan oturma elemanlarının bakımlı ve sağlam olduğunu düşünmekte olup, %17'si bu düşünceye katılmamaktadır. %33'ü kararsız olduğunu söylerken, %11'lik kısmı fikri olmadığını söylemektedir.

Katılımcıların %38'i alanda bulunan oturma elemanlarını estetik bulurken, %24'ü estetik bulmadığını belirtmektedir. %30'u bu düşünce hakkında kararsız olduğunu belirtirken, %8'i fikri olmadığını ifade etmiştir. Katılımcıların %59'u alanda bulunan çöp kutularını kolaylıkla algılayabildiğini, %14'ü algılayamadığını, %23'ü kararsız olduğunu ve %4'ü de fikri olmadığını ifade etmiştir. Katılımcıların %39'u alanda bulunan çöp kutularının bakımlı ve sağlam olduğunu düşünmekte olup, %23'ü bu düşünceye katılmamaktadır. %30'u kararsız olduğunu söylerken, %8'lik kısmı fikri olmadığını söylemektedir. Katılımcıların %27'si çöp kutularını estetik bulurken, %33'ü estetik bulmadığını belirtmektedir. %33'ü bu düşünce hakkında kararsız olduğunu belirtirken, %7'si fikri olmadığını belirtilmiştir. Katılımcıların %38'i alanda bulunan atık toplama ünitelerinin kokusunun kendilerini rahatsız ettiğini, %13'ü rahatsız etmediğini, %39'u kararsız olduğunu ve %10'luk kısmı fikri olmadığını belirtmiştir. Katılımcıların %57'si alanda bulunan bilgilendirme panolarını kolaylıkla algılayabildiğini, %7'si algılayamadığını, %29'u kararsız olduğunu ve %7'si fikri olmadığını belirtmiştir. Katılımcıların %38'i alanda bulunan bilgilendirme panolarının bakımlı ve sağlam olduğunu düşünmekte olup %18'i bu düşünceye katılmamaktadır. %37'si kararsız olduğunu söylerken, %7'lik kısmı fikri olmadığını söylemektedir. Katılımcıların %29'u alanda bulunan bilgilendirme panolarını estetik bulurken, %32'si estetik bulmadığını belirtmektedir. %33'ü bu düşünce hakkında kararsız olduğunu belirtirken, %6'sı fikri olmadığını belirtmiştir. Katılımcıların %37'si kentsel donatıları güvenli bulduğunu, %10'u güvenli bulmadığını, %44'ü kararsız olduğunu ve %9'u fikri olmadığını söylemektedir. Katılımcıların %43'ü alanda gece kullanım güvenliğini yeterli bulduğunu, %15'i gece kullanım güvenliğini yeterli bulmadığını belirtmektedir. %36'sı bu ifadede kararsız kaldığını belirtirken, %6'lık kısmı fikri olmadığını belirtmiştir.

Katılımcıların %36'sı dere boyu sınır duvarlarının güvenli olduğunu düşünmekte olup %29'u bu düşünceye katılmamaktadır. %27'si bu düşünce hakkında kararsız kalırken, %8'i fikri olmadığını söylemektedir. Katılımcıların %33'ü alanda bulunan sınır elemanlarının bakımlı ve sağlam olduğunu düşünmekte olup, %26'sı bu düşünceye katılmamaktadır. %34'ü kararsız olduğunu söylerken, %7'lik kısmı fikri olmadığını söylemektedir.

Katılımcıların %34'ü alanda bulunan sınır elemanlarını estetik bulurken, %29'u estetik bulmadığını belirtmektedir. %28'i bu düşünce hakkında kararsız olduğunu belirtirken, %9'u fikri olmadığını belirtmiştir. Katılımcıların %35'i kentsel donatı elemanlarında kullanılan malzemelerin işlevsel ve kullanışlı olduğunu düşünmekte olup, %15'i işlevsel ve kullanışlı olmadığını düşünmektedir. %41'i bu düşünceye kararsız kalırken, %9'u fikri olmadığını belirtmiştir. Katılımcıların %31'i kentsel donatıları kullanırken fiziksel bir engel bulmadıklarını, %17'si fiziksel bir engel bulduklarını, %45'i kararsız olduğunu ve %7'si fikri olmadığını belirtmiştir. Katılımcıların %43'ü donatı elemanların her mevsim kullanıma uygun olduğunu düşünmekte olup %16'sı her mevsim kullanıma uygun olmadığını düşünmektedir. %31'i kararsız kalırken, %10'luk kısmı ise fikri olmadığını belirtmiştir. Katılımcıların %48'i kentsel donatı elemanlarını kullanırken vücut pozisyonunu zorlayacak kullanım hareketi yaşamadığını belirtirken, %11'i yaşadığını belirtmektedir. %33'ü bu düşünceye kararsız olduğunu söylemekte olup, %8'i ise fikri olmadığını söylemiştir. Katılımcıların %36'sı tüm kullanıcılar için yeterli kullanım imkânının sağlandığını düşünürken, %25'i bu düşünceye katılmamaktadır. %32'si kararsız kalırken, %7'lik kısmı fikri olmadığını belirtmiştir. Katılımcıların %38'si donatı elemanlarının tüm kullanıcılar için yeterli olduğunu belirtirken, %26'sı yeterli olmadığını belirtmektedir. %28'i bu düşünceye kararsız kaldığını söylerken, %8'lik kısım fikri olmadığını söylemektedir.

Tablo 4.23: Katılımcıların kentsel donatıların kullanımını “Evrensel Tasarım” açısından olumlu-olumsuz düşünceleri

İfadeler	Katılıyorum	Kısmen	Katılmıyorum	Fikrim Yok
Kentsel donatıları ailemin tüm bireyleri rahatlıkla kullanabiliyor (yaşlı, genç, çocuk, engelli vb.).	38	43	13	6
Kentsel donatıları günün her saatinde kullanabiliyorum.	55	26	15	4
Kentsel donatıları gece de rahatlıkla kullanabiliyorum.	48	27	16	9
Kentsel donatıları kullanırken mahremiyet benim için önemlidir.	62	31	3	4
Kentsel donatıları başka kullanıcılar ile paylaşmak beni rahatsız etmez (bank, pergola, kameriye vb.).	51	28	17	4
Kentsel donatıların ergonomik olduğunu düşünüyorum.	55	26	15	4
Farklı yaş grupları ve fiziksel durumda olan bireyler için ergonomik donatılar bulunmaktadır.	33	28	29	10
Kentsel donatıların birden fazla aktivite için kullanışlı ve işlevsel olduğunu düşünüyorum.	33	45	15	7

Tablo 4.23: (devam ediyor)

Tüm kullanıcılar için kullanım açısından farklı tercih olanakları sağlandığını düşünüyorum.	35	30	30	5
Kentsel donatılara rahatlıkla erişebiliyorum.	44	44	8	4
Kentsel donatıların basit ve karmaşıklıktan uzak olduğunu düşünüyorum.	54	28	12	6
Kentsel donatılar ile ilgili yeterli bilgilendirme ve yönlendirme yapıldığını düşünüyorum.	37	26	30	7
İşaret, yönlendirme ve bilgilendirme levhaları basit ve sade bir dille anlatıldığını düşünüyorum.	51	31	12	6
Alandaki aydınlatma elemanlarını kolaylıkla algılayabiliyorum.	71	16	7	6
Alandaki aydınlatma elemanların bakımlı ve sağlam olduğunu düşünüyorum.	48	24	18	10
Alandaki aydınlatma elemanlarını estetik buluyorum.	38	25	30	7
Alandaki aydınlatma elemanlarının fazla ışık yayması gözlerimi yormaktadır.	18	32	40	10
Alandaki oturma elemanlarını kolaylıkla algılayabiliyorum.	57	24	14	5
Oturma donatılarının birbirlerine çok yakın olması beni rahatsız etmiyor.	32	25	36	7
Alandaki oturma elemanların bakımlı ve sağlam olduğunu düşünüyorum.	39	33	17	11
Alandaki oturma elemanlarını estetik buluyorum.	38	30	24	8
Alandaki çöp kutularını kolaylıkla algılayabiliyorum.	59	23	14	4
Alandaki çöp kutularının bakımlı ve sağlam olduğunu düşünüyorum.	39	30	23	8
Alandaki çöp kutularını estetik buluyorum.	27	33	33	7
Alandaki atık toplama ünitelerin kokusu beni rahatsız etmektedir.	38	39	13	10
Alandaki bilgilendirme panoları kolaylıkla algılayabiliyorum.	57	29	7	7
Alandaki bilgilendirme panolarının bakımlı ve sağlam olduğunu düşünüyorum.	38	37	18	7
Alandaki bilgilendirme panolarını estetik buluyorum.	29	33	32	6
Kentsel donatıları güvenli buluyorum.	37	44	10	9
Alanda gece kullanım güvenliğini yeterli buluyorum.	43	36	15	6
Dere boyu sınır duvarlarının güvenliği olduğunu düşünüyorum.	36	27	29	8
Alandaki diğer sınır elemanlarının bakımlı ve sağlam olduğunu düşünüyorum.	33	34	26	7
Alandaki sınır elemanlarını estetik buluyorum.	34	28	29	9

Tablo 4.23: (devam ediyor)

Genel olarak kentsel donatı elemanlarında kullanılan malzemelerin işlevsel ve kullanışlı olduğunu düşünüyorum.	35	41	15	9
Genel olarak kentsel donatıları kullanırken fiziksel bir engel bulunmadığını düşünüyorum (tel, çit vb. sınırlayıcılar).	31	45	17	7
Genel olarak kentsel donatıların her mevsim kullanıma uygun olduğunu düşünüyorum.	43	31	16	10
Genel olarak kentsel donatılarda vücut pozisyonumu zorlayacak kullanım hareketi yaşamıyorum (alçak/yüksek, dar/uzun vb.)	48	33	11	8
Çocuk, genç, yaşlı ve engelli bireyler için yeterli kullanım imkanının sağlandığını düşünüyorum.	36	32	25	7
Tüm kullanıcılar için kentsel donatıların yeterli olduğunu düşünüyorum.	38	28	26	8

Genel olarak (Tablo 4.23) bakıldığında katılımcıların büyük çoğunluğu şu şekilde düşünmektedir:

- Kentsel donatıları günün her saatinde rahatlıkla kullanabildiğini,
- Kentsel donatıları kullanırken mahremiyetin kendileri için önemli olduğunu,
- Bank, pergola, kameriye vb. donatıları başka kullanıcılar ile paylaşmanın kendilerini rahatsız etmediğini,
- Kentsel donatıların ergonomik olduğunu,
- Farklı yaş grupları ve fiziksel durumda olan bireyler için ergonomik donatılar bulunduğunu, tüm kullanıcılar için kullanım açısından farklı tercih olanaklarının sağlandığını,
- Kentsel donatıların basit ve karmaşıklıktan uzak olduğunu,
- Kentsel donatılar ile ilgili yeterli bilgilendirme ve yönlendirme yapıldığını,
- İşaret, yönlendirme ve bilgilendirme levhalarının basit ve sade bir dille anlatıldığını,
- Alanda bulunan aydınlatma elemanlarını, oturma elemanlarını, çöp kutularını ve bilgilendirme panolarını kolaylıkla algılayabildiğini,
- Alanda bulunan aydınlatma elemanlarının, oturma elemanlarının, çöp kutularının, bilgilendirme panolarının bakımlı ve sağlam olduğunu,

- Alanda bulunan aydınlatma elemanlarının, oturma elemanlarının, çöp kutularının, bilgilendirme panolarının ve sınır elemanlarının estetik olduğunu,
- Alanda gece kullanım güvenliğinin yeterli olduğunu,
- Dere boyu sınır duvarlarının güvenliği olduğunu,
- Kentsel donatıların her mevsim kullanıma uygun olduğunu,
- Kentsel donatılarda alçak/yüksek, dar/uzun vb. vücut pozisyonunu zorlayacak kullanım hareketi yaşanmadığını,
- Çocuk, genç, yaşlı ve engelli bireyler için yeterli kullanım imkânının sağlandığını ve tüm kullanıcılar için kentsel donatıların yeterli olduğunu düşünmektedirler.

Anket sonucuna göre Sille’de bulunan kentsel donatıların; kullanımında düşük fiziksel güç harcadığı, algılanabilir nitelikte olduğu, eşit kullanım sağladığı, kullanımda esneklik sağladığı, basit ve sezgisel kullanım sağladığı, kullanım için boyut ve yeterli alana sahip olduğu anlaşılmaktadır.

4.3.2. Güvenilirlik Analizi

Ölçeklerin güvenilirliğine Cronbach’s Alpha katsayısı ile bakılmıştır. 0 ile +1 arasında değişiklik gösteren güvenilirlik katsayısının +1’e yakın değer alması güvenilirliğin ve önermeler arası tutarlılığın yüksek olduğu anlamına gelmektedir. Güvenilirlik katsayılarına ilişkin açıklamalar Tablo 4.24’de verilmiştir.

Tablo 4.24: Güvenilirlik katsayısı aralıkları

DEĞER	AÇIKLAMA
$1 < \alpha \leq 0,90$	Yüksek derecede güvenilir
$0,90 < \alpha \leq 0,60$	Oldukça güvenilir
$0,60 < \alpha \leq 0,40$	Düşük derecede güvenilir
$0,40 < \alpha \leq 0,00$	Güvenilir değil

Katılımcıların “Evrensel Tasarım” kavramına ilişkin bilgi ve düşünceleri için güvenilirlik analizi hesaplanmıştır. Analiz araştırmaya katılan 100 kişi üzerinden yapılmıştır. Tablo 4.25’de Evrensel tasarım kavramına ilişkin bilgi ve düşünceleri ölçeğinin Cronbach’s Alpha değeri verilmiştir.

Tablo 4.25: Evrensel tasarım kavramına ilişkin güvenilirlik analizi

Cronbach's Alpha	N of itrms
0,638	4

Güvenilirlik analizi tablosundan önermelerin güvenilirliğinin $\alpha=0,638$, oldukça güvenilir bir değer olduğu görülmektedir (Tablo 4.25).

Ulaşım arterlerin kullanımının “Evrensel Tasarım” açısından güvenilirlik analizi hesaplanmıştır. Tablo 4.26’da ulaşım arterlerin kullanımı Evrensel Tasarım ölçeğinin Cronbach’s Alpha değeri verilmiştir.

Tablo 4.26: Ulaşım arterlerin kullanımı “Evrensel Tasarım” açısından güvenilirlik analizi

Cronbach's Alpha	N of itrms
0,917	28

Güvenilirlik analizi tablosundan önermelerin güvenilirliğinin $\alpha=0,917$, yüksek derecede güvenilir bir değer olduğu görülmektedir (Tablo 4.26).

Kentsel donatıların kullanımının “Evrensel Tasarım” açısından güvenilirlik analizi hesaplanmıştır. Tablo 4.27’de Kentsel donatıların kullanımını Evrensel Tasarım ölçeğinin Cronbach’s Alpha değeri verilmiştir.

Tablo 4.27: Kentsel donatıların kullanımını “Evrensel Tasarım” açısından güvenilirlik analizi

Cronbach's Alpha	N of itrms
0,942	39

Güvenilirlik analizi tablosundan önermelerin güvenilirliğinin $\alpha=0,942$, yüksek derecede güvenilir bir değer olduğu görülmektedir (Tablo 4.27).

4.3.3. Ortalama ve Standart Sapma Analizi

Analizin bu bölümünde, katılımcıların evrensel tasarım kavramına ilişkin ortalama ve standart sapma analizleri yapılmıştır.

Evrensel tasarım kavramına ilişkin cevapların ortalama ve standart sapma analizleri Tablo 4.28’de verilmiştir.

Tablo 4.28: Evrensel tasarım kavramına ilişkin ortalama ve standart sapma analizleri

Önermeler	Mean	Std. Deviation
Kolay ve karmaşıklıktan uzak bir kent olduğunu düşünüyorum.	1,6200	0,73553
Kamusal alanlarda tüm bireyler için eşit kullanım sağlandığını düşünüyorum. (Rampa, merdiven vs.)	1,7600	0,85422
Tüm bireyler için eşit ulaşım imkânları sağlandığını düşünüyorum. (Bisiklet yolu, yaya yolu, araç yolu vs.)	1,9200	0,83702
Farklı aktivitelere olanak sağlayan mekânların bulunduğunu düşünüyorum.	1,9000	0,85870

Not: Katılıyorum (1), Kısmen (2), Katılmıyorum (3), Fikrim Yok (4)

Verilen cevaplar analiz edildiğinde katılımcıların; “Kolay ve karmaşıklıktan uzak bir kent olduğunu düşünüyorum”, “Kamusal alanlarda tüm bireyler için eşit kullanım sağlandığını düşünüyorum (Rampa, merdiven vs.)”, “Tüm bireyler için eşit ulaşım imkânları sağlandığını düşünüyorum (Bisiklet yolu, yaya yolu, araç yolu vs.)”, “Tüm bireyler için eşit ulaşım imkânları sağlandığını düşünüyorum (Bisiklet yolu, yaya yolu, araç yolu vs.)”, “Farklı aktivitelere olanak sağlayan mekânların bulunduğunu düşünüyorum” önermelerine katıldıkları ya da kısmen katıldıkları söylenebilir.

Ulaşım arterlerin kullanımı “Evrensel Tasarım” açısından ortalama ve standart sapma analizleri Tablo 4.29’da verilmiştir.

Tablo 4.29: Ulaşım arterlerin kullanımı “Evrensel Tasarım” açısından ortalama ve standart sapma analizleri

Önermeler	Mean	Std. Deviation
Sille’de erişim kolaydır.	1,6400	0,78522
Yaya yolları geniş ve ferahdır.	1,8700	0,81222
Otopark alanına kolay erişim sağlayabiliyorum.	1,9200	0,82487
Her kullanıcıya uygun ulaşım imkânların sağlandığını düşünüyorum (Bisiklet, yaya, araç, engelli vb.).	2,1400	0,82902
Her kullanıcıya eşit güvenlik imkânlarının sağlandığını düşünüyorum (engelli veya özürlü bireyler, çocuklar, gençler, yaşlılar, hamileler gibi).	1,9600	0,77746
Rampaların kullanımında zorluk yaşamıyorum.	2,1900	0,91778
Merdivenlerin kullanımında zorluk yaşamıyorum.	2,1400	0,94302
Merdiven ve kaldırımların yükseklikleri beni rahatsız etmiyor.	1,8100	0,89550
Farklı durumlarda tercih edebileceğim alternatif ulaşım güzergâhları bulunmaktadır.	1,9200	0,93937
Otopark giriş ve çıkışlarını karmaşık buluyorum.	1,9900	0,89324
Mekânlar arası yolları karmaşık buluyorum.	1,9800	0,87594

Tablo 4.29: (devam ediyor)

Ulaşım arterlerinin herkes tarafından anlaşılabilir ve kullanılabilir olduğunu düşünüyorum.	1,7000	0,78496
Yaya ve araç yolları algılanabilir niteliktedir.	1,7100	0,85629
Otopark yerleri ve yollarına rahatlıkla erişebiliyorum.	1,9400	0,86246
Ulaşım arterlerinde bilgilendirme panoları algılanabilir boyutlardadır.	1,9500	0,93609
Ulaşım arterlerinde bilgilendirme panoları sade bir dille anlatılmıştır.	1,7200	0,95431
Yaya yollarında kullanıcıya engel olabilecek unsurların bulunduğunu düşünüyorum (çukur, hendek, tümsek vb.)	1,7800	0,94900
Rampa ve merdivenlerin zemin kaplamasının her mevsim kullanıma uygun olduğunu düşünüyorum.	2,1400	0,85304
Yol kaplama materyallerinin yaralanmalara sebebiyet verebileceğini düşünüyorum.	1,7600	0,92245
Kullanıcıya engel olabilecek olası tehlikelere karşı önlemlerin alındığını düşünüyorum.	2,1200	0,87939
Zemin döşeme malzemesinde kullanım zorluğu yaşıyorum.	1,7700	0,91954
Rampaların dik olması beni yormaktadır.	1,5600	0,85658
Düz yollarda döşeme malzemesinden kaynaklı olarak yürüme zorluğu yaşıyabiliyorum.	1,7300	0,94125
Yürüme esnasında çok fazla yokuş bulunduğu için vücut pozisyonumu zorlayacak kullanım hareketi yaşamıyorum.	2,1800	0,93614
Yollarda iniş ve çıkış hareketinin fazla tekrar edilmesi beni zorluyor.	1,5900	0,82993
Bir alandan bir alana geçerken normalinden farklı olarak fiziksel güç çaba harcıyorum.	1,7400	0,79924
Araç yollarının ambulans, itfaiye gibi servis araçların kullanımına uygun genişlikte olduğunu düşünüyorum.	2,3600	0,93765
Yardımcı araçların kullanımı ve kişisel yardım için, yeterli kullanım alanının sağlandığını düşünüyorum (bebek arabası, tekerlekli sandalye vb.)	2,2400	0,93333

Not: Katılıyorum (1), Kısmen (2), Katılmıyorum (3), Fikrim Yok (4)

Verilen cevaplar analiz edildiğinde katılımcıların; “Sille’de erişim kolaydır”, “Yaya yolları geniş ve ferah”, “Otopark alanına kolay erişim sağlayabiliyorum”, “Her kullanıcıya eşit güvenlik imkânlarının sağlandığını düşünüyorum (engelli veya özürlü bireyler, çocuklar, gençler, yaşlılar, hamileler gibi)”, “Merdiven ve kaldırımların yükseklikleri beni rahatsız etmiyor”, “Farklı durumlarda tercih edebileceğim alternatif ulaşım güzergâhları bulunmaktadır”, “Otopark giriş ve çıkışlarını karmaşık buluyorum”, “Mekânlar arası yolları karmaşık buluyorum”, “Ulaşım arterlerinin herkes tarafından anlaşılabilir ve kullanılabilir olduğunu düşünüyorum”, “Yaya ve araç yolları algılanabilir niteliktedir”, “Otopark yerleri ve yollarına rahatlıkla erişebiliyorum”, “Ulaşım arterlerinde bilgilendirme panoları algılanabilir boyutlardadır”, “Ulaşım arterlerinde bilgilendirme panoları sade bir dille anlatılmıştır”, “Yaya yollarında kullanıcıya engel olabilecek unsurların bulunduğunu düşünüyorum (çukur, hendek, tümsek vb.)”, “Yol kaplama materyallerinin yaralanmalara sebebiyet verebileceğini düşünüyorum”, “Zemin döşeme malzemesinde kullanım zorluğu yaşıyorum”, “Rampaların dik olması beni yormaktadır”, “Düz yollarda döşeme

malzemesinden kaynaklı olarak yürüme zorluğu yaşıyabiliyorum”, “Yollarda iniş ve çıkış hareketinin fazla tekrar edilmesi beni zorluyor”, “Bir alandan bir alana geçerken normalinden farklı olarak fiziksel güç çaba harcıyorum” önermelerine katıldıkları ya da kısmen katıldıkları, “Her kullanıcıya uygun ulaşım imkânların sağlandığını düşünüyorum (Bisiklet, yaya, araç, engelli vb.)”, “Rampaların kullanımında zorluk yaşamıyorum”, “Merdivenlerin kullanımında zorluk yaşamıyorum”, “Rampa ve merdivenlerin zemin kaplamasının her mevsim kullanıma uygun olduğunu düşünüyorum”, “Kullanıcıya engel olabilecek olası tehlikelere karşı önlemlerin alındığını düşünüyorum”, “Yürüme esnasında çok fazla yokuş bulunduğu için vücut pozisyonumu zorlayacak kullanım hareketi yaşamıyorum”, “Araç yollarının ambulans, itfaiye gibi servis araçların kullanımına uygun genişlikte olduğunu düşünüyorum”, “Yardımcı araçların kullanımı ve kişisel yardım için, yeterli kullanım alanının sağlandığını düşünüyorum (bebek arabası, tekerlekli sandalye vb.)” önermelerine ise kısmen katıldıkları söylenebilir.

Kentsel donatıların kullanımını “Evrensel Tasarım” açısından ortalama ve standart sapma analizleri Tablo 4.30’da verilmiştir.

Tablo 4.30: Kentsel donatıların kullanımını “Evrensel Tasarım” açısından ortalama ve standart sapma analizleri

Önermeler	Mean	Std. Deviation
Kentsel donatıları ailemin tüm bireyleri rahatlıkla kullanabiliyor (yaşlı, genç, çocuk, engelli vb.).	1,8700	0,86053
Kentsel donatıları günün her saatinde kullanabiliyorum.	1,6800	0,87479
Kentsel donatıları gece de rahatlıkla kullanabiliyorum.	1,8600	0,99514
Kentsel donatıları kullanırken mahremiyet benim için önemlidir.	1,4900	0,74529
Kentsel donatıları başka kullanıcılar ile paylaşmak beni rahatsız etmez (bank, pergola, kameriye vb.).	1,7400	0,88329
Kentsel donatıların ergonomik olduğunu düşünüyorum.	1,6800	0,87479
Farklı yaş grupları ve fiziksel durumda olan bireyler için ergonomik donatılar bulunmaktadır.	2,1600	1,00222
Kentsel donatıların birden fazla aktivite için kullanışlı ve işlevsel olduğunu düşünüyorum.	1,9600	0,87525
Tüm kullanıcılar için kullanım açısından farklı tercih olanakları sağlandığını düşünüyorum.	2,0500	0,92524
Kentsel donatılara rahatlıkla erişebiliyorum.	1,7200	0,77954
Kentsel donatıların basit ve karmaşıklıktan uzak olduğunu düşünüyorum.	1,7000	0,90453
Kentsel donatılar ile ilgili yeterli bilgilendirme ve yönlendirme yapıldığını düşünüyorum.	2,3600	3,23965
İşaret, yönlendirme ve bilgilendirme levhaları basit ve sade bir dille anlatıldığını düşünüyorum.	1,7300	0,89730
Alandaki aydınlatma elemanlarını kolaylıkla algılayabiliyorum.	1,4800	0,87016
Alandaki aydınlatma elemanların bakımlı ve sağlam olduğunu düşünüyorum.	1,9000	1,02986

Tablo 4.30 (devam ediyor)

Alandaki aydınlatma elemanlarını estetik buluyorum.	2,0600	0,98288
Alandaki aydınlatma elemanlarının fazla ışık yayması gözlerimi yormaktadır.	2,4200	0,90095
Alandaki oturma elemanlarını kolaylıkla algılayabiliyorum.	1,6700	0,89955
Oturma donatılarının birbirlerine çok yakın olması beni rahatsız etmiyor.	2,3400	1,67706
Alandaki oturma elemanların bakımlı ve sağlam olduğunu düşünüyorum.	2,2800	3,15934
Alandaki oturma elemanlarını estetik buluyorum.	2,0200	0,97421
Alandaki çöp kutularını kolaylıkla algılayabiliyorum.	1,6300	0,87219
Alandaki çöp kutuların bakımlı ve sağlam olduğunu düşünüyorum.	2,0000	0,97442
Alandaki çöp kutularını estetik buluyorum.	2,2000	0,92113
Alandaki atık toplama ünitelerin kokusu beni rahatsız etmektedir.	1,9500	0,95743
Alandaki bilgilendirme panoları kolaylıkla algılayabiliyorum.	1,6400	0,89352
Alandaki bilgilendirme panolarının bakımlı ve sağlam olduğunu düşünüyorum.	1,9400	0,91916
Alandaki bilgilendirme panolarını estetik buluyorum.	2,1500	0,91425
Kentsel donatıları güvenli buluyorum.	1,9100	0,91115
Alanda gece kullanım güvenliğini yeterli buluyorum.	1,8400	0,89578
Dere boyu sınır duvarlarının güvenliği olduğunu düşünüyorum.	2,0900	0,98571
Alandaki diğer sınır elemanlarının bakımlı ve sağlam olduğunu düşünüyorum.	2,0700	0,93479
Alandaki sınır elemanlarını estetik buluyorum.	2,1300	0,99143
Genel olarak kentsel donatı elemanlarında kullanılan malzemelerin işlevsel ve kullanışlı olduğunu düşünüyorum.	1,9800	0,93182
Genel olarak kentsel donatıları kullanırken fiziksel bir engel bulunmadığını düşünüyorum (tel, çit vb. sınırlayıcılar).	2,0000	0,87617
Genel olarak kentsel donatıların her mevsim kullanıma uygun olduğunu düşünüyorum.	1,9300	0,99752
Genel olarak kentsel donatılarda vücut pozisyonumu zorlayacak kullanım hareketi yaşamıyorum (alçak/yüksek, dar/uzun vb.)	1,7900	0,93523
Çocuk, genç, yaşlı ve engelli bireyler için yeterli kullanım imkânının sağlandığını düşünüyorum.	2,0300	0,94767
Tüm kullanıcılar için kentsel donatıların yeterli olduğunu düşünüyorum.	2,0400	0,98391

Not: Katılıyorum (1), Kısmen (2), Katılmıyorum (3), Fikrim Yok (4)

Verilen cevaplar analiz edildiğinde katılımcıların; “Kentsel donatıları kullanırken mahremiyet benim için önemlidir”, “Alandaki aydınlatma elemanlarını kolaylıkla algılayabiliyorum” önermelerine daha yüksek oranla katıldıkları, “Kentsel donatıları ailemin tüm bireyleri rahatlıkla kullanabiliyor (yaşlı, genç, çocuk, engelli vb.)”, “Kentsel donatıları günün her saatinde kullanabiliyorum”, “Kentsel donatıları gece de rahatlıkla kullanabiliyorum”, “Kentsel donatıları başka kullanıcılar ile paylaşmak beni rahatsız etmez (bank, pergola, kameriye vb.)”, “Kentsel donatıların ergonomik olduğunu düşünüyorum”, “Kentsel donatıların birden fazla aktivite için kullanışlı ve işlevsel olduğunu düşünüyorum”, “Kentsel donatılara rahatlıkla erişebiliyorum”, “Kentsel donatıların basit ve karmaşıklıktan uzak olduğunu düşünüyorum”, “İşaret, yönlendirme ve bilgilendirme levhaları basit ve sade bir dille anlatıldığını düşünüyorum”, “Alandaki aydınlatma elemanların bakımlı ve sağlam olduğunu düşünüyorum”, “Alandaki oturma elemanlarını kolaylıkla algılayabiliyorum”,

“Alandaki çöp kutularını kolaylıkla algılayabiliyorum”, “Alandaki atık toplama ünitelerin kokusu beni rahatsız etmektedir”, “Alandaki bilgilendirme panoları kolaylıkla algılayabiliyorum”, “Alandaki bilgilendirme panolarının bakımlı ve sağlam olduğunu düşünüyorum”, “Kentsel donatıları güvenli buluyorum”, “Alanda gece kullanım güvenliğini yeterli buluyorum”, “Genel olarak kentsel donatı elemanlarında kullanılan malzemelerin işlevsel ve kullanışlı olduğunu düşünüyorum”, “Genel olarak kentsel donatıların her mevsim kullanıma uygun olduğunu düşünüyorum”, “Genel olarak kentsel donatılarda vücut pozisyonumu zorlayacak kullanım hareketi yaşamıyorum (alçak/yüksek, dar/uzun vb.)” önermelerine katıldıkları ve kısmen katıldıkları, “Farklı yaş grupları ve fiziksel durumda olan bireyler için ergonomik donatılar bulunmaktadır”, “Tüm kullanıcılar için kullanım açısından farklı tercih olanakları sağlandığını düşünüyorum”, “Kentsel donatılar ile ilgili yeterli bilgilendirme ve yönlendirme yapıldığını düşünüyorum”, “Alandaki aydınlatma elemanlarını estetik buluyorum”, “Alandaki aydınlatma elemanlarının fazla ışık yayması gözlerimi yormaktadır”, “Oturma donatıların birbirlerine çok yakın olması beni rahatsız etmiyor”, “Alandaki oturma elemanların bakımlı ve sağlam olduğunu düşünüyorum”, “Alandaki oturma elemanlarını estetik buluyorum”, “Alandaki çöp kutuların bakımlı ve sağlam olduğunu düşünüyorum”, “Alandaki çöp kutularını estetik buluyorum”, “Alandaki bilgilendirme panolarını estetik buluyorum”, “Dere boyu sınır duvarlarının güvenliği olduğunu düşünüyorum”, “Alandaki diğer sınır elemanlarının bakımlı ve sağlam olduğunu düşünüyorum”, “Alandaki sınır elemanlarını estetik buluyorum”, “Genel olarak kentsel donatıları kullanırken fiziksel bir engel bulunmadığını düşünüyorum (tel, çit vb. sınırlayıcılar)”, “Çocuk, genç, yaşlı ve engelli bireyler için yeterli kullanım imkânının sağlandığını düşünüyorum”, “Tüm kullanıcılar için kentsel donatıların yeterli olduğunu düşünüyorum” önermelerine ise kısmen katıldıkları söylenebilir.

4.3.4. Karşılaştırma Analizi

Analizin bu bölümünde, katılımcıların demografik özellikleri ile evrensel tasarım kavramı arasındaki ilişkilerin sonuçlarından elde edilen bulgular ele alınmıştır.

4.3.4.1. Yaş ile evrensel tasarım kavramı arasındaki ilişkiler

Tablo 4.31’e bakıldığında “Kolay ve karmaşıklıktan uzak bir kent olduğunu düşünüyorum” önermesinde yaş ile evrensel tasarım kavramı arasındaki ilişkilerin analizleri görülmektedir.

Tablo 4.31: Katılımcıların yaş ile evrensel tasarım kavramı arasındaki analizleri

Yaş	Katılıyorum	Kısmen	Katılmıyorum	Fikrim Yok	Toplam
18-25	21	14	4	0	39
26-35	14	12	1	0	27
36-45	7	4	0	0	11
46-55	4	0	4	0	8
56-65	5	1	3	0	9
66 ve üstü	2	1	3	0	6
Toplam	53	32	15	0	100

“Kolay ve karmaşıklıktan uzak bir kent olduğunu düşünüyorum” önermesinde katılma oranı diğer oranlara göre daha yüksek olup, 18-25 yaş gruplarının kolay ve karmaşıklıktan uzak bir kent olduğuna katılırken, 66 ve üstü yaş gruplarının bu önermeye katılmadıkları görülmüştür.

Tablo 4.32’ye bakıldığında “Kamusal alanlarda tüm bireyler için eşit kullanım sağlandığını düşünüyorum (Rampa, merdiven vs.)” önermesinde yaş ile evrensel tasarım kavramı arasındaki ilişkilerin analizleri görülmektedir.

Tablo 4.32: Katılımcıların yaş ile evrensel tasarım kavramı arasındaki analizleri

Yaş	Katılıyorum	Kısmen	Katılmıyorum	Fikrim Yok	Toplam
18-25	11	16	9	3	39
26-35	13	10	4	0	27
36-45	6	4	1	0	11
46-55	4	1	3	0	8
56-65	9	0	0	0	9
66 ve üstü	5	0	1	0	6
Toplam	48	31	18	3	100

“Kamusal alanlarda tüm bireyler için eşit kullanım sağlandığını düşünüyorum (Rampa, merdiven vs.)” önermesinde katılım oranı diğerlerine göre daha yüksek olup, 26-35 yaş grupları daha fazla katılım göstermekte, 66 ve üstü yaş grubu bu önermeye katılım göstermemektedir.

Tablo 4.33’e bakıldığında “Tüm bireyler için eşit ulaşım imkânları sağlandığını düşünüyorum. (Bisiklet yolu, yaya yolu, araç yolu vs.)” önermesinde yaş ile evrensel tasarım kavramı arasındaki ilişkilerin analizleri görülmektedir.

Tablo 4.33: Katılımcıların yaş ile evrensel tasarım kavramı arasındaki analizleri

Yaş	Katılıyorum	Kısmen	Katılmıyorum	Fikrim Yok	Toplam
18-25	20	10	7	2	39
26-35	8	14	4	1	27
36-45	3	7	1	0	11
46-55	1	3	4	0	8
56-65	4	2	3	0	9
66 ve üstü	0	3	3	0	6
Toplam	36	39	22	3	100

“Tüm bireyler için eşit ulaşım imkânları sağlandığını düşünüyorum. (Bisiklet yolu, yaya yolu, araç yolu vs.)” önermesinde 18-25 yaş grupları Sille’de eşit ulaşım imkânların sağlandığını düşünmekte olup, 66 ve üstü yaş grupları bu düşünceye katılmadıkları görülmektedir.

Tablo 4.34’e bakıldığında “Farklı aktivitelere olanak sağlayan mekânların bulunduğunu düşünüyorum” önermesinde yaş ile evrensel tasarım kavramı arasındaki ilişkilerin analizleri görülmektedir.

Tablo 4.34: Katılımcıların yaş ile evrensel tasarım kavramı arasındaki analizleri

Yaş	Katılıyorum	Kısmen	Katılmıyorum	Fikrim Yok	Toplam
18-25	26	7	5	1	39
26-35	5	16	5	1	27
36-45	4	7	0	0	11
46-55	0	3	5	0	8
56-65	3	1	4	1	9
66 ve üstü	1	1	4	0	6
Toplam	39	35	23	3	100

“Farklı aktivitelere olanak sağlayan mekânların bulunduğunu düşünüyorum” önermesinde 18-25 yaş grupları Sille’de farklı aktivite mekânlarının bulunduğunu söylerken, 66 ve üstü yaş grupları bulunmadığını söylemiştir.

4.3.4.2. Cinsiyet ile evrensel tasarım kavramı arasındaki ilişkiler

Tablo 4.35’e bakıldığında “Kolay ve karmaşıklıktan uzak bir kent olduğunu düşünüyorum” önermesinde cinsiyet ile evrensel tasarım kavramı arasındaki ilişkilerin analizleri görülmektedir.

Tablo 4.35: Katılımcıların cinsiyet ile evrensel tasarım kavramı arasındaki analizleri

Cinsiyet	Katılıyorum	Kısmen	Katılmıyorum	Fikrim Yok	Toplam
Kadın	25	20	7		52
Erkek	28	12	8		48
Toplam	53	32	15		100

“Kolay ve karmaşıklıktan uzak bir kent olduğunu düşünüyorum” önermesinde katılma oranı diğer oranlara göre daha yüksek olup, erkeklerin daha fazla katılım gösterdiği görülmektedir.

Tablo 4.36’ye bakıldığında “Kamusal alanlarda tüm bireyler için eşit kullanım sağlandığını düşünüyorum (Rampa, merdiven vs.)” önermesinde cinsiyet ile evrensel tasarım kavramı arasındaki ilişkilerin analizleri görülmektedir.

Tablo 4.36: Katılımcıların cinsiyet ile evrensel tasarım kavramı arasındaki analizleri

Cinsiyet	Katılıyorum	Kısmen	Katılmıyorum	Fikrim Yok	Toplam
Kadın	22	18	11	1	52
Erkek	26	13	7	2	48
Toplam	48	31	18	3	100

“Kamusal alanlarda tüm bireyler için eşit kullanım sağlandığını düşünüyorum (Rampa, merdiven vs.)” önermesinde katılma oranı diğer oranlara göre daha yüksek olup, erkeklerin daha fazla katılım gösterdiği görülmektedir.

Tablo 4.37’ye bakıldığında “Tüm bireyler için eşit ulaşım imkânları sağlandığını düşünüyorum. (Bisiklet yolu, yaya yolu, araç yolu vs.)” önermesinde cinsiyet ile evrensel tasarım kavramı arasındaki ilişkilerin analizleri görülmektedir.

Tablo 4. 37: Katılımcıların cinsiyet ile evrensel tasarım kavramı arasındaki analizleri

Cinsiyet	Katılıyorum	Kısmen	Katılmıyorum	Fikrim Yok	Toplam
Kadın	19	23	9	1	52
Erkek	17	16	13	2	48
Toplam	36	39	22	3	100

“Tüm bireyler için eşit ulaşım imkânları sağlandığını düşünüyorum. (Bisiklet yolu, yaya yolu, araç yolu vs.)” önermesinde kadınların erkeklere göre daha fazla katılım sağlandığı görülmektedir.

Tablo 4.38’e bakıldığında “Farklı aktivitelere olanak sağlayan mekânların bulunduğunu düşünüyorum” önermesinde cinsiyet ile evrensel tasarım kavramı arasındaki ilişkilerin analizleri görülmektedir.

Tablo 4.38: Katılımcıların cinsiyet ile evrensel tasarım kavramı arasındaki analizleri

Cinsiyet	Katılıyorum	Kısmen	Katılmıyorum	Fikrim Yok	Toplam
Kadın	20	22	10	0	52
Erkek	19	13	13	3	48
Toplam	39	35	23	3	100

“Farklı aktivitelere olanak sağlayan mekânların bulunduğunu düşünüyorum” önermesinde kadınların erkeklere göre daha fazla katılım sağladığı görülmektedir.

4.3.4.3. Engel durumu ile evrensel tasarım kavramı arasındaki ilişkiler

Tablo 4.39’a bakıldığında “Kolay ve karmaşıklıktan uzak bir kent olduğunu düşünüyorum” önermesinde engel durumu ile evrensel tasarım kavramı arasındaki ilişkilerin analizleri görülmektedir.

Tablo 4.39: Katılımcıların engel durumu ile evrensel tasarım kavramı arasındaki analizleri

Engel Durumu	Katılıyorum	Kısmen	Katılmıyorum	Fikrim Yok	Toplam
Yok	51	31	15	0	96
Ortopedik	1	0	0	0	1
Görme	0	1	0	0	1
İşitme	0	0	1	0	1
Zihinsel	1	0	0	0	1
Toplam	53	32	15	0	100

“Kolay ve karmaşıklıktan uzak bir kent olduğunu düşünüyorum” önermesinde katılım oranı diğerlerine göre daha yüksek olup, katılımcıların çoğunluğunda engel durumunun olmadığı görülmektedir.

Tablo 4.40’a bakıldığında “Kamusal alanlarda tüm bireyler için eşit kullanım sağlandığını düşünüyorum (Rampa, merdiven vs.)” önermesinde engel durumu ile evrensel tasarım kavramı arasındaki ilişkilerin analizleri görülmektedir.

Tablo 4.40: Katılımcıların engel durumu ile evrensel tasarım kavramı arasındaki analizleri

Engel Durumu	Katılıyorum	Kısmen	Katılmıyorum	Fikrim Yok	Toplam
Yok	46	30	17	3	96
Ortopedik	0	1	0	0	1
Görme	1	0	0	0	1
İşitme	0	0	1	0	1
Zihinsel	1	0	0	0	1
Toplam	48	31	18	3	100

“Kamusal alanlarda tüm bireyler için eşit kullanım sağlandığını düşünüyorum (Rampa, merdiven vs.)” önermesinde katılım oranı diğerlerine göre daha yüksek ve katılımcıların çoğunluğunda engel durumunun olmadığı görülmektedir.

Tablo 4.41’e bakıldığında “Tüm bireyler için eşit ulaşım imkânları sağlandığını düşünüyorum. (Bisiklet yolu, yaya yolu, araç yolu vs.)” önermesinde engel durumu ile evrensel tasarım kavramı arasındaki ilişkilerin analizleri görülmektedir.

Tablo 4.41: Katılımcıların engel durumu ile evrensel tasarım kavramı arasındaki analizleri

Engel Durumu	Katılıyorum	Kısmen	Katılmıyorum	Fikrim Yok	Toplam
Yok	35	38	21	2	96
Ortopedik	1	0	0	0	1
Görme	0	1	0	0	1
İşitme	0	0	0	1	1
Zihinsel	1	0	1	0	1
Toplam	48	39	22	3	100

“Tüm bireyler için eşit ulaşım imkânları sağlandığını düşünüyorum (Bisiklet yolu, yaya yolu, araç yolu vs.)” önermesinde katılım oranı diğerlerine göre daha yüksek ve katılımcıların çoğunluğunda engel durumunun olmadığı görülmektedir.

Tablo 4.42’ye bakıldığında “Farklı aktivitelere olanak sağlayan mekânların bulunduğunu düşünüyorum” önermesinde engel durumu ile evrensel tasarım kavramı arasındaki ilişkilerin analizleri görülmektedir.

Tablo 4.42: Katılımcıların engel durumu ile evrensel tasarım kavramı arasındaki analizleri

Engel Durumu	Katılıyorum	Kısmen	Katılmıyorum	Fikrim Yok	Toplam
Yok	36	35	22	3	96
Ortopedik	1	0	0	0	1
Görme	0	0	1	0	1
İşitme	1	0	0	0	1
Zihinsel	1	0	0	0	1
Toplam	39	35	23	3	100

“Farklı aktivitelere olanak sağlayan mekânların bulunduğunu düşünüyorum” önermesinde katılım oranının diğerlerine göre daha yüksek olduğu ve katılımcıların çoğunluğunda engel durumunun olmadığı görülmektedir.

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Herkesin kullanımına açık olan kamusal alanlar, kullanıcıların sosyal aktivitelerini gerçekleştirerek vakit geçirebildiği, sosyalleştiği ve çeşitli kullanıcı gruplarının bir araya geldiği alanlardır. Bu sebeple kamusal alanların tasarımı yapılırken bu alanlar, tüm kullanıcıların (çocuk, genç, yaşlı, engelli ve hamile bireyler vb.) kullanım gereksinimlerine cevap verecek şekilde düzenlenmelidir.

Evrensel tasarım, herkes tarafından eşit mekân kullanımını olanaklı kılan ve eşit erişim imkânı sağlayan tasarım anlayışıdır. Evrensel tasarıma konu olan engellilik hali; engelli, çocuk, genç, yaşlı ve hamile bireyler gibi insan hallerini ifade etmektedir. Doğuştan ya da sonradan ortaya çıkan engellilik durumu, “erişebilirlik/ulaşılabilirlik” ve “evrensel tasarım” kavramlarının önemini artırmaktadır. Bu durum her iki kavramın giderek daha fazla ön plana çıkmasını sağlamış ve böylece herkesin kullanımına uygun tasarımların yapılması yönünde öneriler getirilmiştir.

“Konya Silile yerleşiminin evrensel tasarım bağlamında değerlendirilmesi” konulu tez çalışmasında ulaşılabilirlik, evrensel tasarım kavramı, kriterleri ve standartları ele alınmış, evrensel tasarım kavramına ilişkin kentsel donatılar ile ulaşım arterleri üzerinde anket çalışması yapıp analiz edilmiş ve kamusal mekânlarda tüm kullanıcıların erişebilirliğine ve kullanılabilirliğine yönelik peyzaj tasarım önerileri sunulmuştur.

Anket sonuçlarına göre kullanıcıların cevapları dikkate alınarak Silile yerleşiminde bulunan ulaşım arterleri ve kentsel donatılar için belirlenen olumsuzluklar şu şekildedir:

- Rampa ve merdivenlerin kullanımında zorluk yaşadıkları,
- Rampa ve merdivenlerin zemin kaplamasının her mevsim kullanıma uygun olmadığı,
- Rampaların dik olması nedeniyle kullanıcıları yorduğu,
- Otopark giriş ve çıkışlarının karmaşıklığı,
- Mekânlar arası yolların karmaşıklığı,
- Yaya yollarında kullanıcıya engel olabilecek unsurların olduğu (çukur, hendek, tümsek vb.),

- Yol kaplama materyallerinin yaralanmalara sebebiyet verdiği,
- Kullanıcıya engel olabilecek olası tehlikelere karşı önlemlerin alınmadığı,
- Zemin döşeme malzemesinde kullanım zorluğu yaşandığı,
- Düz yollarda döşeme malzemesinden kaynaklı olarak yürüme zorluğu yaşandığı,
- Yürüme esnasında dik eğimler bulunduğu için vücut pozisyonlarını zorlayacak hareketler yapmak zorunda kalınması,
- Yollarda iniş ve çıkış hareketinin fazla tekrar edilmesinin kullanıcıları zorladığı,
- Bir alandan bir alana geçerken normalden fazla fiziksel güç harcandığı,
- Araç yollarının ambulans, itfaiye gibi servis araçların kullanımına uygun genişlikte olması,
- Yardımcı araçların kullanımı ve kişisel yardım için yeterli kullanım alanının sağlanmadığı (bebek arabası, tekerlekli sandalye vb.),
- Kentsel donatıları kullanırken mahremiyet sağlanmadığı,
- Oturma donatıların birbirlerine çok yakın olmasının kullanıcıları rahatsız ettiği,
- Alandaki çöp kutularının estetik bulunmadığı,
- Alandaki atık toplama ünitelerinin kokusunun rahatsızlık verdiği,
- Alandaki bilgilendirme panolarının estetik bulunmadığı görülmüştür.

Sille Mahallesi'nde bulunan açık ve kapalı mekânlar, ulaşım arterleri ve kent donatıları evrensel tasarım ilkeleri açısından değerlendirildiğinde de Tablo 5.1'de verilen sonuçlara ulaşılmıştır.

Tablo 5.1: Çalışma alanının evrensel tasarım ilkelerine uygunluğunun değerlendirilmesi

Eşit Kullanım	Yaya yollarının genişlikleri, rampalar ve basamakların eğim, genişlik ve korkulukların standartlara uygun olmaması, otopark alanlarında engelli araçlara yer ayrılmaması, geçiş koridorlarının ve kent donatılarının standartlara uygun ölçüde olmaması nedeniyle eşit kullanım ilkesini sağlamamaktadır.
Kullanımda Esneklik	Açık ve kapalı mekânlarda ve ulaşım arterlerinde bulunan aydınlatma, çöp kutuları ve oturma birimlerinin estetik olmaması, yetersiz ve bakımsız olması, rampaların ve merdivenlerin olduğu kısımlarda tüm kullanıcılar için kullanım ve erişim imkânı sağlanmaması kullanımda esneklik ilkesini sağlamamaktadır.

Tablo 5.1: (devam ediyor)

Basit ve Sezgisel Kullanım	Ulaşım arterlerinde, açık ve kapalı mekânlarda ve otobüs duraklarında bulunan yönlendirme ve bilgilendirme levhalarının sayılarının az olması, yaya yollarında kılavuz izlerinin bulunmaması, ulaşım akslarının karmaşık halinde bulunması basit ve sezgisel kullanım ilkesini sağlamamaktadır.
Algılanabilir Bilgi	Ulaşım arterlerinde, açık ve kapalı mekânlarda ve otobüs duraklarında bulunan yönlendirme ve bilgilendirme levhalarının yazılarının algılanabilecek boyutta olmaması ve görsel niteliğinin zayıf olması, ışıklı ve sesli cihazların bulunmaması, ulaşım arterlerinde yönlendirme ve kılavuz izlerinin bulunmaması algılanabilir bilgi ilkesini sağlamamaktadır.
Hata Toleransı	Ulaşım arterlerinde, açık ve kapalı mekânlarda kılavuz izlerinin yetersizliği, aydınlatma elemanlarının yetersizliği, kaldırımların genişlikleri ve yükseklikleri ile rampa eğimlerinin standartlara uygun ölçüde olmaması ve kent donatı elemanlarının bakımsız olması hata toleransı ilkesini sağlamamaktadır.
Düşük Fiziksel Güç	Ulaşım arterlerinde, açık ve kapalı mekânlarda bulunan rampaların eğimlerinin standartlara uygun ölçüde olmaması, uzun eğimli rampalarda dinlenme alanlarının bulunmaması, merdiven basamaklarının uzun olup, sahanlıkların olmaması düşük fiziksel güç ilkesini sağlamamaktadır.
Yaklaşım ve Kullanım İçin Boyut ve Alan	Ulaşım arterlerinde, açık ve kapalı mekânlarda ergonomik olarak yapılan kentsel donatı elemanları bu ilkeye uygundur. Ancak yaya yollarının genişliklerinin tekerlekli sandalye kullanıcıları için standartlara uygun ölçüde olmaması, erişimi zorlaştırdığından dolayı yaklaşım ve kullanım için boyut ve alan ilkesini sağlamamaktadır.

Yapılan değerlendirme ve ortaya konulan sonuçlar bağlamında, Silile yerleşiminde bulunan ulaşım arterleri ve kentsel donatılarının herkes tarafından kullanılabilir ve erişilebilir olması için aşağıda öneriler sunulmuştur:

Rampa eğimlerinin standartlara uygun ölçülerde yapılması, eğimin yüzdesinin azaltılmadığı rampalarda kot farkları yapılarak sahanlıklar oluşturulması, kaymayı engelleyecek nitelikte zemin kaplamaları yapılması sağlanmalıdır.

Merdivenlerin yükseklikleri ve genişliklerinin standartlara uygun ölçülerde yapılması ve aynı düzende devam etmesi, basamak uçlarında kaymaz şeritlerin kullanılması, eksik olan küpeşte ile korkulukların eklenmesi ve erişimi engelleyecek alanlarda alternatif olarak rampaların yapılması sağlanmalıdır.

Otopark giriş ve çıkış noktaları, yönlendirme ve bilgilendirme panoları ile desteklenerek bu alanlarda belirleyici bir ana aks oluşturulmalıdır. Engelli araç park yerlerinin zemin kaplamaları üzerinde renklendirilmesi ve yönlendirme tabelaları ile belirtilmesi gerekmektedir.

Ambulans, itfaiye gibi servis araçlarının kullanımı için mevcutta bulunan araç yolunun bulunduğu kısımda alternatif bir ana aks oluşturularak sadece emniyet şerit yolu oluşturulmalıdır.

Hükümet Caddesi aksındaki zemin döşemelerinin arnavut kaldırımlarının yapısını bozmadan bazalt döşeme şeritleri yapılarak kullanıcıların yürüme esnasında zorlanmamaları sağlanmalı ve yardımcı araçların (bebek arabası, tekerlekli sandalye vb.) kullanımı için yeterli alanlar sağlanmalıdır.

Kentsel donatıların (bank, pergola, kameriye gibi oturma alanları, duvarlar, çitler gibi sınır elamanları, aydınlatma elemanları, atık toplama üniteleri vb.) çevrelerinde bitkisel unsurlardan da faydalanılmalı, çevreleyici ve gölge sağlayıcı türlere yer verilmelidir. Oturma donatılarının, birbirleri arasındaki mesafeler kullanıcıları rahatsız etmeyecek şekilde olmalıdır.

Sille Baraj parkında bulunan masalarının yüksekliği tekerlekli sandalye kullanıcıları için en az 76 cm olmalıdır. Alanda bulunan tüm kent donatılarının malzemeleri iklim koşullarına karşı dayanıklı, bakımlı, sağlam ve estetik olmalı, evrensel tasarım ilkelerine göre tasarlanmalı ve herkesin kullanımına uygun hale getirilmelidir.

Tablo 5.2’de kent mekânsal analizleri doğrultusunda Sille Mahallesi’nde bulunan açık ve kapalı mekânlar, ulaşım arterleri ve kent donatıları ile ilgili tasarım ve iyileştirme önerileri verilmiştir.

Tablo 5.2: Sille Mahallesi’nde bulunan açık ve kapalı mekânlar, ulaşım arterleri ve kent donatılarına ilişkin peyzaj tasarım ve iyileştirme önerileri

MEKÂNA İLİŞKİN GÖRSELLER	PEYZAJ TASARIM ÖNERİLERİ
	Sille Mahallesi’nde tüm yayaların rahatça hareket etmeleri için yaya kaldırımlarının genişliği 150 cm’den az olmamalıdır. Yaya kaldırımlarına, görme engelliler ve baston kullanan diğer engelliler için taşıt yoluna en az 50 cm, mülkiyet yanına ise en az 25 cm uzaklıkta olacak şekilde ve en az 60 cm genişliğinde hissedilebilir kılavuz izleri yapılmalıdır. Kılavuz izlerin renkleri döşeme malzemesinden farklı bir renkte olmalı ve yüksekliği tekerlekli sandalye kullanıcıları için uygun olmalıdır. Yaya kaldırımlarının genişliği, tekerlekli sandalye kullanıcıları için 90 cm olmalı, taşıt yolu ile birbirine bağlanan rampanın eğimi ise %5 olmalıdır. Taşıt yolu ile yaya kaldırımı arasında en fazla 15 cm kot farkı yapılmalıdır.
	Sille Mahallesi’nde bulunan rampaların eğimleri, görme engelliler ve tekerlekli sandalye kullanıcıları için %5 olmalı ve uzunluğu 10 m’den fazla olan rampalarda 2,5 m’den az olmayacak şekilde dinlenme alanı oluşturulmalıdır. Rampa yapılamayan yerlerde merdiven yapılmalı, rampa kenarlarında tüm kullanıcıların güvenliği için başlangıç ve bitiminde 45 cm uzunluğunda devam edecek küpeşteler yapılmalıdır. Rampalarda tekerlekli sandalye kullanıcılarının yan yana gidiş ve gelişi sağlamaları için 180 cm genişliğinde yapılmalıdır. Rampa sahanlıkları tekerlekli kullanıcıların manevra yapabilmeleri için 150x150 cm olmalı, rampa sonunda ve başında görme engelliler ve baston kullanan diğer engelliler için en az 60 cm genişliğinde olacak şekilde hissedilebilir kılavuz izleri yapılmalıdır. Kılavuz izlerin renkleri döşeme malzemesinden farklı olmalı ve yükseklikleri tekerlekli sandalye kullanıcıları için uygun olmalıdır.
	Sille Mahallesi’nde bulunan merdivenlerin her iki tarafına küpeşte yapılmalı, merdivenlerin sırt yüksekliği en fazla 15 cm, basamak yüksekliği ise 28 cm’den az olmamalıdır. Merdivenlerde 8-10 basamakta bir 180x180 cm’lik bir sahanlık yapılmalı, görme engelliler ve baston kullanan diğer engelliler için en az 60 cm genişliğinde merdiven başlangıç, bitiş ve sahanlıklarında hissedilebilir kılavuz izleri yapılmalıdır. Kılavuz izlerin renkleri döşeme malzemesinden farklı olmalı ve yükseklikleri tekerlekli sandalye kullanıcıları için uygun olmalıdır. Herkesin rahat ve güvenli dolaşım sağlaması için aydınlatma elemanlarının sayıları artırılmalı ve aynı hizada konumlandırılmalıdır. Aydınlatma elemanları tekerlekli sandalye kullanan kullanıcıların göz seviyesine (120 cm) uygun olarak konumlandırılmalıdır.

Tablo 5.2: (devam ediyor)



Sille Mahallesi'nde bulunan otoparklar; yaşlı, engelli ve tekerlekli sandalye kullanan kullanıcıların kullanımını kolaylaştıracak şekilde düzenlenmelidir. Otoparktan diğer alanlara ulaşımında, tüm kullanıcıların güvenli bir şekilde kullanacağı yaya yolları tasarlanmalı ve araç park yerleri, tüm kullanıcılar için erişilebilir bir yol güzergâhına bağlanmalıdır. Otopark alanlarında 20 park yerinden biri engelli bireyler için ayrılmalı ve engelli araç park yerlerini belirleyecek yatay ve düşey (110-180 cm) işaret ve tabelalar yerleştirilmelidir. Tekerlekli sandalye kullanıcıları için iki otopark alanı arasında 150 cm'lik geçiş koridorları bırakılmalı ve araç önünde 91,5 cm'lik geçiş yolu bırakılmalıdır. Herkesin rahat ve güvenli dolaşım sağlaması için aydınlatma elemanlarının sayıları artırılmalı, her biri aynı hizada konumlandırılmalı ve tekerlekli sandalye kullananların göz seviyesine (120 cm) uygun olarak tasarlanmalıdır.



Sille Mahallesi'nde bulunan otobüs duraklarının önünde ve arkasında herkesin rahat geçiş sağlaması için en az 100 cm geçiş alanı bırakılmalı ve durak önüne 60 cm genişliğinde hissedilebilir kılavuz izleri yapılmalıdır. Bilgilendirme levhalarının yerden yüksekliği görme engelli bireylerin fark edebilmesi için 68.5 cm'den az olmayacak şekilde ve ideal yüksekliği zeminden 110-180 cm aralığında olmalıdır. Bilgilendirme levhalarının yazı boyutları herkesin algılayabileceği nitelikte olmalıdır. Bu levhalarda yaşlılar, çocuklar, konuşma ve görme engelliler için ışıklı ve sesli cihazlar bulunmalıdır. Tekerlekli sandalye kullanıcıları için taşıt yoluna bağlanan rampanın eğimi %5 olmalıdır.



Sille Mahallesi'nde bulunan aydınlatma elemanları rampa ve merdivenlerin giriş kısımlarında da bulunmalı, herkesin rahat ve güvenli dolaşım sağlaması için aydınlatma elemanlarının sayıları artırılmalı ve aynı hizada konumlandırılmalıdır. Aydınlatma elemanları tekerlekli sandalye kullanıcılarının göz seviyesine (120 cm) uygun olarak tasarlanmalıdır.



Sille Mahallesi'nde bulunan çeşme musluklarının zeminden yüksekliği tekerlekli sandalye kullanıcıları için 85 cm yüksekliğinde, diğer kullanıcılar için 95 cm yüksekliğinde olmalıdır.

Tablo 5.2: (devam ediyor)



Sille Mahallesi'nde bulunan çöp kutularının sayıları arttırılmalı ve tüm kullanıcılar için hareket engeli yaratmayacak şekilde, bordür taşına en az 40 cm uzaklıkta monte edilmelidir.



Sille Mahallesi'nde bulunan oturma elemanlarının sayıları arttırılmalı ve kullanıcıların mahremiyeti için birbirlerinden uzaklığı 100-200 cm aralığında olmalı, oturma elemanların kenarlarında tekerlekli sandalye kullanıcıları için 120x120 cm olacak şekilde boş alan bırakılmalıdır.

Ayrıca Sille Mahallesi'nde bulunan açık ve kapalı mekânlar (açık yeşil alanlar, manastır ve kiliseler, hamamlar, kamu, turizm ve ticari amaçlı binalar), ulaşım arterleri ve kent donatı elemanlarının malzemeleri iklim koşullarına karşı dayanıklı, bakımlı, sağlam ve tarihi yapısını bozmayacak şekilde estetik olmalı, evrensel tasarım ilkelerine göre tasarlanmalı ve herkesin kullanımına uygun hale getirilmelidir.

Araştırma sonuçlarına göre 66 yaş ve üstü yaş grupları eşit kullanım sağlamadığı, basit ve sezgisel olmadığı, algılanabilir nitelikte olmadığı, kullanım için boyut ve yeterli alanın bulunmadığı görülmekte olup evrensel tasarım açısından eksiklik yaşadıkları görülmektedir. Cinsiyet açısından bakıldığında da evrensel tasarım açısından erkeklerin daha fazla eksiklik yaşadıkları görülmektedir.

Genel olarak bakıldığında Sille'de ulaşım arterlerinin kullanımı bakımından ulaşılabilir olduğu, eşit kullanımın sağlandığı, algılanabilir nitelikte olduğu, basit ve sezgisel kullanıma sahip olduğu; kentsel donatıları kullanımında ise düşük fiziksel güç harcandığı, algılanabilir nitelikte olduğu, eşit kullanımın sağlandığı, kullanımda esneklik sağlandığı, basit ve sezgisel kullanımın sağlandığı, kullanım için boyut ve yeterli alana sahip olduğu sonuçlarına kısmen varılabildiği, ancak evrensel tasarım standartlarına uyum açısından bir takım eksikliklerin bulunduğu saptanmıştır.

Evrensel tasarıma yönelik uluslararası standartlar ve yasal mevzuatlar bulunmaktadır. Bu konuda peyzaj mimarlarına, mimarlara, kent plancılarına ve tasarımcılara büyük sorumluluk düşmektedir. Ülkemizde yapılan peyzaj planlama ve tasarım uygulamalarına bakıldığında, evrensel tasarım kavramı ve evrensel tasarım konusunda hassasiyetin ve farkındalığın arttığı görülmektedir. Bu nedenle tasarımcılar evrensel tasarımın önemini göz ardı etmeyerek, tüm kullanıcıların ihtiyaçlarına cevap verebilecek uygulamaları hayata geçirmelidir.



KAYNAKLAR

- Akıncı, H. (2019). Ankara Dikmen Vadisi Parkı, Göksu Parkı ve Can Yücel Parkı Örneklerinde Parkların Erişebilirlik Açısından İrdelenmesi. *Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Ankara, 150 s.*
- Aklanoğlu, F. (2009). Geleneksel Yerleşmelerin Sürdürülebilirliği ve Ekolojik Tasarım: Silile Örneği. *Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Ankara, 208 s.*
- Arı, E. (2019). Konya Karatay Şehir Parkının Evrensel Tasarım Kriterlerine Göre İncelenmesi ve Engelli Kullanıcı Tercihlerine Göre Değerlendirilmesi. *Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Konya, 113 s.*
- Arpat, E. ve Şaroğlu, F. (1975). Türkiye’deki Bazı Önemli Genç Tektonik Olaylar. *Türkiye Jeolojik Kurumu Bülteni*, 18(1): 91-101.
- Arslan, B. (2020). Safranbolu Tarihi Turizm Yapıları ve Turizm Alanlarının Engelli Erişimi Açısından Değerlendirilmesi. *Yüksek Lisans Tezi, Karabük Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Karabük, 247 s.*
- ASHB. (2021). *Erişilebilirlik Kılavuzu. T.C. Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, Ankara, https://www.aile.gov.tr/media/65613/erisilebilirlik_kilavuzu_2021.pdf, (08.12.2021).*
- Avsever, D. (2021). Silile Çayı Havzası’nda Doğal Ortam-İnsan İlişkileri, Sorunları ve Çözüm Önerileri. *Yüksek Lisans Tezi, Uşak Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Coğrafya Anabilim Dalı, Uşak, 148 s.*
- Aygün, E., Korkut, A., Kiper, T. (2018). Engelli Bireyler İçin Kentsel Dış Mekanlara Erişilebilirliğin İncelenmesi: Tekirdağ Örneği. *Artium*, 6(2):20-32.
- Bekci, B. (2012). Fiziksel Engelli Kullanıcılar İçin En uygun Ulaşım Akımlarının Erişebilirlik Açısından İrdelenmesi: Bartın Kenti Örneği. *Bartın Orman Fakültesi Dergisi*, 2(14):26-36.
- Bekiroğlu, M.S. (2002). Peyzaj Düzenlemelerinde Özürlülerin Kullanımları İle İlgili Sorunların Saptanması. *Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, İstanbul, 227 s.*
- Belir, Ö. (2009). *Mimari Erişilebilirlik Kılavuzu. Özürlüler Vakfı.*
- Biricik, A.S. (1998). Silile Çayı Havzası. *Marmara Üniversitesi Coğrafya Dergisi*, (2):33-50.
- Bollukcu, P. (2014). Peyzaj Planlama ve Kırsal Kalkınma İlişkisi: Bartın-Arıt Çayı Havzası Örneği. *Doktora Tezi, Bartın Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj*

Mimarlığı Anabilim Dalı, Bartın, 449 s.

- Ceylan, C.C. (2017). Engelsiz Erişim Açısından Karabük İlinde Bulunan İlk ve Orta Öğretim Okul Binalarının İncelenmesi. *Yüksek Lisans Tezi, Karabük Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Karabük, 136 s.*
- Çepehan, İ. Z. ve Güller E. (2020). Evrensel Tasarım Kapsamında Herkes İçin Erişilebilir Tasarım. *Sosyal Politika Çalışmaları Dergisi, Erişilebilirlik Özel Sayısı ISSN: 2148-9424, Cilt-2.*
- Çetik, A.R. (1985). *Türkiye Vegetasyonu I: İç Anadolu'nun Vegetasyonu ve Ekolojisi*. Selçuk Üniversitesi Yayınları, No:7, Selçuk Üniversitesi Basımevi, Konya.
- DAE (2022). *Konya ili Deprem Haritası. Kandilli Rasathanesi ve Deprem Araştırma Enstitüsü, İstanbul, www.koeri.boun.edu.tr/sismo/Depremler/onemliler/27%C2%A0_TEMMUZ_2011_ILGIN_KONYA_depremi.htm, (07.01.2022).*
- DEV. (2021). *Engelsiz Şehir Tasarım Raporu, Dünya Engelliler Vakfı, www.devturkiye.org, (08.12.2021)*
- Dostoğlu, N., Şahin E., ve Taneli Y. (2009). Herkes İçin Tasarım: Tanımlar, Hedefler, İlkeler. *Mimarlık Dergisi, 347 s.*
- Enginöz, E.B. ve Şavlı, H. (2016). Examination of Accessibility for Disabled People at Metro Stations. *International Journal of Architecture and Planning, Volume 4, Issue 1.*
- Ergenoğlu, A. S. (2013). *Mimarlıkta Kapsayıcılık: 'Herkes İçin Tasarım'*. Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- Eşkil, Ö.Y. (2011). Engelliler İçin Dış Mekân Tasarım Özellikleri Bağlamında Ankara Kent Parklarının İrdelenmesi. *Yüksek Lisans Tezi, Bartın Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Bartın, 321 s.*
- Evcil, A.N. (2014). *Herkes İçin Tasarım: Evrensel Tasarım*. Boğaziçi Yayınları, No:359, ISBN: 978-975-451-325-7, Ankara.
- EYHGM. (2021). *Ulusal ve Uluslararası Mevzuatlar, T.C. Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü, <https://www.aile.gov.tr/eyhgm>, (03.12.2021).*
- Goldsmith, S. (2000). *Universal Design*. Architectural Press. Reed Educational and Professional Publishing, Oxford.
- Google Earth. (2021). *Google Earth Haritası, <https://earth.google.com>, (23.12.2021).*
- Gosset, A., Mirza M., Barnds A.K. and Feidt D. (2009). Beyond Access: A Case Study on the Intersection Between Accessibility, Sustainability and Universal Design. *Disability and Rehabilitation: Assistive Technology, Volume 4, Issue 6.*

- Hacıhasanoğlu, I. (2003). Evrensel Tasarım. Tasarım + Kuram. *Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 2(3):93-101, İstanbul.
- İKTM. (2015). *Sille Broşürü*, T.C. Konya Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, Konya, https://www.konyakultur.gov.tr/images/uploads/files/Sille_Brosuru.pdf, (25.12.2021).
- İKTM. (2021). T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Konya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, <https://www.konyakultur.gov.tr>, (21.12.2021).
- Kavak, M. (2010). Evrensel Tasarım Yaklaşımı Bağlamında Kamusal Mekanlar: Harbiye Kongre Vadisi Örneği. *Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul*, 192 s.
- KBB. (2021). Konya Büyükşehir Belediyesi. Konya'da Yatırım, www.konyadayatirim.gov.tr/default.asp, (26.12.2021).
- KDK. (2021). Türkiye Büyük Millet Meclisi Kamu Denetçiliği Kurumu, <https://www.ombudsman.gov.tr>, (04.12.2021).
- KGM. (2021). Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Root/default.aspx>, (26.12.2021).
- Koca, D., Yılmaz M. (2017). *Engelliler İçin Mekân Düzenlemelerinde Kapsayıcı Tasarım*. Yükseköğretim Kurulu Anadolu Üniversitesi Basımevi, Ankara.
- Lynch, K. (2010). *Kent imgesi*. Türkiye: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Mace R.L., Hardie G.J. ve Place J.G. (1991). *Accessible Environments: Towards Universal Design*. The Center for Universal Design, North Carolina State University, ISBN: 0279442, Raleigh NC, USA.
- MBS. (2021). T.C. Cumhurbaşkanlığı Mevzuat Bilgi Sistemi, <https://www.mevzuat.gov.tr>, (03.12.2021).
- MEB. (2022). T.C Millî Eğitim Bakanlığı. Konya İl Millî Eğitim Müdürlüğü Selçuklu İlçe Millî Eğitim Müdürlüğü, www.meb.gov.tr, (13.01.2022).
- MGM (2021). T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Meteoroloji Genel Müdürlüğü, <https://mgm.gov.tr>, (24.12.2021).
- MTA (2010). Konya İli Maden ve Enerji Kaynakları. Maden Tetkik Arama Genel Müdürlüğü, https://www.mta.gov.tr/v3.0/sayfalar/bilgi-merkezi/maden_potansiyel_2010/konya_madenler.pdf, (07.01.2022).
- Odabaş Uslu, A., Güneş, M. (2017). Engelsiz Kentler- 'Herkes İçin Erişilebilir Kentler'. *International Journal of Landscape Architecture Research Uluslararası Peyzaj Mimarlığı Araştırma Dergisi*, E-ISSN: 2602-4322, 1(2):30-36.
- Orhunbilge, N. (2000). *Örnekleme Yöntemleri ve Hipotez Testleri*. Gözden Geçirilmiş ve

Genişletilmiş İkinci Baskı, Avcıol Basım ve Yayın, İstanbul.

Ostroff, E. (2001). *Universal Design: The New Paradigm*. Universal Design Handbook, McGraw-Hill, New York, USA.

ÖÇED. (2021). *Özel Çocuklar Eğitim ve Dayanışma Derneği*, <https://www.oced.org.tr/esit-olmaya-calisirken-adil-olamamak/>, (21.12.2021).

Öksüz, Z.T. ve Bollukcu, P. (2021). Peyzaj Uygulamalarında Kullanım Olanakları Açısından Sille Taşı. *Anadolu 7. Uluslararası Uygulamalı Bilimler Kongresi*, 11-12 Eylül. Diyarbakır, (ISBN: 978-625-7341-56-1).

Özdingiş, N. (2007). İstanbul Kent Parklarının Bedensel Özürlüler Açısından Değerlendirilmesine Yönelik Bir Araştırma. *Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Çevre Tasarımı Yüksek Lisans Programı, İstanbul*, 178 s.

Özgür, E.M. (2010). *Nüfusun Coğrafi Analizi*. Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih- Coğrafya Fakültesi, Bölgesel Coğrafya Anabilim Dalı, Coğrafya Bölümü Ders Notları, Ankara.

Özhan, E.T. (2018). Turizme Katılımda Engelli Bireylerin Motivasyon ve Beklentilerine İlişkin Görgül Bir Araştırma. *Yüksek Lisans Tezi, Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı, Muğla*, 183 s.

Özönder, H. (1998). *Sille (Tarih, Kültür, Sanat)*. Sille'yi Kalkındırma ve Tanıştırma Derneği Yayını, Merhaba Basımevi, Konya.

Özönder, H. (1999). Yüzyıllar Boyunca Sille'de Halıcılık ve Sille Halılarının Karakteristik Özellikleri, *Erdem Özel Sayı*, Cilt 10 Sayı 30, Ankara.

Pektaş, E.K. ve Akın, F. (2010). Avrupa Kentsel Şartları Perspektifinde Bir Kentli Hakkı Olarak 'Katılım Hakkı' ve Türkiye. *Afyon Kocatepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 12(2), 23-49.

Preiser, W.F.E., Ostroff, E. (2001). *Universal Design Handbook*. McGraw-Hill, New York, USA.

Salmen, J.P.S. (2001). *U.S. Accessibility Codes and Standards: Challenges for Universal Design*. Universal Design Handbook, McGraw-Hill, New York, USA.

Scherrer, V. (2001). Neden Ulaşılabilirlik Hakkında Düşünmeliyiz. Herkes için Ulaşılabilirlik Seminer Notları. *Omurilik Felçlileri Derneği Yayınları*. Cem Ofset. İstanbul.

Seçme M. (2019). Denizli Recep Yazıcıoğlu (İncirlişar) Parkının Evrensel Tasarım Bağlamında Değerlendirilmesi. *Yüksek Lisans Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Isparta*, 102 s.

Selçuklu Belediyesi (2021). *Konya Selçuklu Belediyesi*, <https://www.selcuklu.bel.tr>,

(27.12.2021).

Selçuklu Kaymakamlığı. (2021). T.C. Selçuklu Kaymakamlığı, www.selcuklu.gov.tr, (23.12.2021).

Story, M.F., Mueller J.L., ve Mace R.L. (1998). The Universal Design File: Designing for People of All Ages and Abilities, The Center for Universal Design, N.C. State University, Raleigh NC, USA.

Story, M.F. (2001). *Principles of Universal Design*. Universal Design Handbook, McGraw-Hill, New York, USA.

Şavlı, H. (2016). Kamusal Alanların Metro İstasyonları ile Bağlantılarında Engelli Erişilebilirliğinin İncelenmesi. *Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Kültür Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, İstanbul*, 97 s.

Tandoğan, O. (2017). Evrensel Tasarım Kavramı ve Kentsel Peyzaj İle İlgili Örnekler Üzerinden Değerlendirilmesi. *Artium*, Cilt 5, Sayı 2, 51-66.

Tapur, T. (2009). Konya’da Tarihi Bir Yerleşim Merkezi: Sille. *Hakemli Dergi, Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı 55:15-30. İstanbul.

Taşçı, M.N. (2020). Destinasyon Performansının Turizmde Rekabet Gücüne Etkisi; Sille Destinasyonu Üzerine Bir Araştırma. *Yüksek Lisans Tezi, Necmettin Erbakan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı, Konya*, 147 s.

TCDD. (2021). Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı TCDD Taşımacılık AŞ Genel Müdürlüğü, <https://www.tcddtasimacilik.gov.tr>, (26.12.2021).

TDK. (2021). T.C. Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Türk Dil Kurumu, <https://www.tdk.gov.tr>, (08.12.2021).

Tekin, M. (2019). Kentsel Mekân Kullanımlarının Evrensel Tasarım Yaklaşımı Bağlamında İrdelenmesi: Kahramanmaraş Kent Merkezi Örneği. *Yüksek Lisans Tezi, Konya Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Konya*, 139 s.

TOFD. (2021). Erişilebilirlik Standartları, Türkiye Omurilik Felçlileri Derneği, <https://www.tofd.org.tr>, (06.12.2021).

Toplu, A. (2009). Sosyal Dışlanma Perspektifinde Türkiye’de Özürlü İstihdamı. *Yüksek Lisans Tez, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara*, 138 s.

TS 12576. (1999). Şehir İçi Yollar-Özürlü ve Yaşlılar İçin Sokak, Cadde, Meydan ve Yollarda Yapısal Önlemler ve İşaretlemelemlerin Tasarım Kuralları, *Türk Standartları Enstitüsü, Ankara*, <https://www.tofd.org.tr>, (04.12.2021).

TS 9111. (2011). Özürlüler ve Hareket Kısıtlılığı Bulunan Kişiler İçin Binalarda Ulaşılabilirlik Gereklileri, *Türk Standartları Enstitüsü, Ankara*, <https://www.tofd.org.tr> (04.12.2021).

- TÜİK. (2021). Türkiye İstatistik Kurumu. Ankara, <https://www.tuik.gov.tr>, (27.12.2021).
- URL-1 (2021). https://projects.ncsu.edu/ncsu/design/cud/about_ud/udprinciples.htm, Evrensel Tasarım İlkeleri, The Center for Universal Design, (01.11.2021).
- URL-2 (2021). https://fotoeins.com/2013/08/12/vancouver-summer-photo-review-canadaday/img_3184a/, (14.12.2021).
- URL - 3 (2021). <http://cografyaharita.com/>, Türkiye Mülki İdare Haritaları, (23.12.2021).
- URL-4 (2021). http://cdnacikogretim.istanbul.edu.tr/auzefcontent/ders/tarim_cografyasi/5/index.html, Tarımı Etkileyen Doğal Faktörler- Toprak Özellikleri, Ders Notları, İstanbul Üniversitesi Açık ve Uzaktan Eğitim Fakültesi, Tarım Coğrafyası, İstanbul, (23.12.2021).
- URL-5 (2021). www.selcuklusille.com, Sille-Kültür Vadisi, Selçuklu Belediyesi, Konya, (26.12.2021).
- URL-6, (2021). www.bizimkonya.com/konyacografyasi.html, Konya'nın Coğrafi Yapısı ve Özellikleri, (26.12.2021).
- URL-7 (2021). <https://www.silletasi.com>, Sille Taşı, (26.12.2021).
- Uslu, A., Shakouri, N. (2014). Kentsel Peyzajda Engelli/Yalı Birey İçin Bağımsız Hareket Olanağı ve Evrensel Tasarım Kavramı. *Kastamonu Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, 14(1):7-14.
- WDU (2011). Engelliler İçin Evrensel Tasarım Standartlar Kılavuzu, <https://www.scribd.com/doc/219143511/Engelliler-Icin-Evrensel-Standartlar-Kilavuzu>, (10.12.2021).
- Yaşar, D., Evcil, N. (2011). Herkes İçin Bir Kent ve Evrensel Tasarım. Herkes İçin Kent, Herkes İçin Planlama: Akıllıca, Adaletle, Yeniden. *Dünya Şehircilik Günü 7. Türkiye Şehircilik Kongresi*, 14-16 Kasım, YTÜ Oditoryum, İstanbul.
- Yavaş, H. (2002). Özürlülerin Kentsel Mekânda Hareketliliği. *Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul*, 248 s.
- Yıldız, S. (2014). Türkiye’de Turizm Tesislerinde Evrensel Tasarım İlkeleri Üzerine Bilgi Geliştirilmesi: İstanbul Örneğinde İrdeleme. *Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı Mimari Tasarım Programı, İstanbul*, 254 s.

BİBLİYOGRAFYA

- Anon (2001). *SN 521 500 Normlarıyla Ulaşılabilirlik Kılavuzu*. Özürlü Kişilere Uyarlanmış Yapı, 1. Basım, Cem Ofset, İstanbul.
- BM (2004). Accessibility for the Disabled A Design Manual for a Barrier Free Environment, United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Division for Social Policy and Development.
- Covington, A. ve Hannah, B. (1997). Access By Design. Van Nostrand Reinhold, New York.
- CUD (1998). The Center for Universal Design, The Universal Design File: Designing for People of All Ages and Abilities, The Center for Universal Design, N.C. State University, Raleigh NC, USA.
- Golstman, S.M. (1992). An Evalution for Building and Outdorr Setting. MIG Communication, USA.
- Hanson, J. (2004). The Inclusive City: Delivering A More Accessible Urban Environment Through Inclusive Design. University College London Faculty of The Built Environment, Londra.
- Harris, W.C. ve Dines, T.N. (1988). Time-Saver Standards for Landscape Architecture Design and Contruction. Mc Graw-Hill, USA.
- Keleş, R. (1980). *Kent Bilim Terimleri Sözlüğü*. Sevinç Basımevi, Ankara.
- KHGM. (1992). *Konya İli Arazi Varlığı. Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü Yayınları. Rapor No:42. Ankara.*
- Knecht, B. (2004). Accessibility Regulations and a Universal Design Philosophy Inspire The Design Process. *Architectural Record*, Sayı:1.
- Kocaman, T. (2002). Nüfusu Projeksiyonu hesaplama yöntemleri. Sosyal Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, DTP, Ankara.
- Liu, Y. ve Hou, Y. (2010). ‘Green and Harmony’ Idea Study Based on The Sustainable Universal Design. Paper presented at the 2nd Conference on Environmental Science and Information Application Technology, Wuhan, China.
- MTAGM (1998). *Konya İli çevre Jeolojisi ve Doğal Kaynakları. Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü Jeoloji Etütleri Dairesi Başkanlığı, MTA, Ankara.*
- Stoneham, J. ve Thoday, P. (1996). Landscape Design for Elderly and Disabled People. Garden Art Pres., United Kingdom.
- Tanrıverdi, F. (1975). *Peyzaj Mimarisi, Bahçe Sanatının Temel Prensipleri ve Uygulama Metodları*. Atatürk Üniversitesi Yayınları, Erzurum.

TSE. (2021). *Erişilebilirlik Standartları. Türk Standartları Enstitüsü*, <https://www.tse.org.tr>, (04.12.2021).

UN, (1996). Manual for the Development of Statistical Information for Disability Programmes and Policies, Department for Economic and Social Information and Policy Analysis, United Nations Reproduction Section, New York.

Uslu, A. (2008). Kentsel Tasarımda Engelli Dostu Yaklaşımı. *Engelli Dostu Belediye Sempozyumu*. Hacettepe Üniversitesi Halk Sağlığı Anabilim Dalı ve Keçiören Belediyesi İşbirliğiyle, Sempozyum Bildiriler Kitabı, Keçiören Belediyesi Yayını, Ankara.



EKLER

Ek 1: Anket Formu

Bu çalışma, Bartın Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü'nde yapılan "KONYA SİLLE YERLEŞİMİNİN EVRENSEL TASARIM BAĞLAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ" isimli yüksek lisans tezi kapsamında Silles kentsel kamusal alanlarının kullanıcılarına, çalışma alanına ilişkin sosyal verilerin analiz edilmesi amacıyla yapılmaktadır. Çalışmanın sağlıklı olarak yürütülebilmesi ve yararlı sonuçlara ulaşılabilmesi için anket sorularına hassasiyetle vereceğiniz cevaplarınız için teşekkür ederiz.

Doç. Dr. Pınar BOLLUKCU
Tez Danışmanı

Tarih: .../.../2023

- 1- Yaş Grubu: ☐ 18-25 ☐ 26-35 ☐ 36-45 ☐ 46-55 ☐ 56-65 ☐ 66 ve üstü
- 2- Cinsiyet : ☐ Kadın ☐ Erkek
- 3- Mesleğiniz ve/veya gelir kaynağınız
☐ Memur ☐ İşçi ☐ Esnaf ☐ Turizmci ☐ Çiftçi ☐ Emekli
☐ Serbest meslek ☐ Çalışmıyor (öğrenci, ev hanımı da dahil)
☐ Diğer.....
- 4- Eğitim Düzeyi: ☐ Okur-yazar değil ☐ İlköğretim ☐ Lise ☐ Üniversite
☐ Lisansüstü
- 5- Ailenizin Gelir Durumu: ☐ 5.500 TL ve altı ☐ 5.501-7500 TL ☐ 7501-10.000 TL
☐ 10.001-12.500 TL ☐ 12.501-15.000 TL ☐ 15.001 TL ve üstü
- 6- Ailenizde engelli bireyler var mı?
☐ Evet (kaç kişi) ☐ Hayır
- 7- Herhangi bir bedensel engeliniz var mı?
☐ Evet ☐ Hayır
- *Ne tür bir bedensel engele sahipsiniz?
☐ Ortopedik ☐ Görme ☐ İşitme ☐ Konuşma ☐ Zihinsel
☐ Hareket kısıtlılığı (tekerlekli sandalye, değnek, hamilelik vs.)
☐ Diğer.....
- 8- Silles'de mi yaşıyorsunuz?
☐ Evet
☐ Hayır
- 9- Silles'de buluşma noktası sizce neresidir? Neden?
.....
- 10- Silles'de ulaşımınızı nasıl sağlıyorsunuz?
☐ Yaya olarak ☐ Özel araçla ☐ Toplu taşıma araçlarıyla ☐ Bisiklet
☐ Diğer.....
- 11- Silles'de en çok kullandığınız kentsel mekanlar nelerdir? (En az üç seçeneği seçiniz ve derecelendiriniz)
☐ Kafe-restaurantlar ☐ Rekreasyon alanları ☐ Turizm alanları ☐ Alışveriş mekanları

- ☐ Butik oteller ☐ Konut alanları ☐ Üretim alanları (meyve, sebze vs.)
☐ Diğer.....

12- Konya Büyükşehir Belediyesi'nin Engelsiz Kent Projesi'ni duymuş muydunuz?

- ☐ Evet
☐ Hayır

13- Aşağıda “Evrensel Tasarım” kavramına ilişkin verilen ifadeleri Sille Mahallesi örneğinde değerlendiriniz.

Evrensel tasarım; engelli veya özürlü bireyler, çocuklar, gençler, yaşlılar, hamileler gibi tüm bireylerin eşit ve adil kullanım sağladığı mekan ve ortamları tasarlamak olarak tanımlanmaktadır.

Önergeler	Katılıyorum	Kısmen	Katılmıyorum	Fikrim Yok
Kolay ve karmaşıklıktan uzak bir kent olduğunu düşünüyorum.				
Kamusal alanlarda tüm bireyler için eşit kullanım sağlandığını düşünüyorum (Rampa, merdiven vb.).				
Tüm bireyler için eşit ulaşım imkânları sağlandığını düşünüyorum (Bisiklet yolu, yaya yolu, araç yolu vb.).				
Sille’de dolaşırken normalden daha fazla fiziksel güç harcıyorum (dik rampalar, kaygan zeminler, merdivenler vb.).				
Farklı aktivitelere olanak sağlayan mekânların bulunduğunu düşünüyorum.				

Not: Anketin bu bölümünde (14 ve 15. Tablolar) evrensel tasarıma yönelik olarak Sille’de bulunan kamusal alanlar içerisinde ve çevresinde yer alan ulaşım arterlerinin kullanımını ve kentsel donatıların kullanımını değerlendirmeniz beklenmektedir.

14- Sille’de bulunan kamusal alanlar içerisinde ve çevresinde yer alan ulaşım arterlerinin kullanımını evrensel tasarım açısından değerlendiriniz.

Önergeler	Katılıyorum	Kısmen	Katılmıyorum	Fikrim Yok
Sille’de erişim kolaydır.				
Yaya yolları geniş ve ferahdır.				
Otopark alanına kolay erişim sağlayabiliyorum.				
Her kullanıcıya uygun ulaşım imkânları sağlandığını düşünüyorum (Bisiklet, yaya, araç, engelli vb.).				
Her kullanıcıya eşit güvenlik imkânlarının sağlandığını düşünüyorum (engelli veya özürlü bireyler, çocuklar, gençler, yaşlılar, hamileler gibi).				
Rampaların kullanımında zorluk yaşamıyorum.				
Merdivenlerin kullanımında zorluk yaşamıyorum.				
Merdiven ve kaldırımların yükseklikleri beni rahatsız etmiyor.				

Farklı durumlarda tercih edebileceğim alternatif ulaşım güzergâhları bulunmaktadır.				
Otopark giriş ve çıkışlarını karmaşık buluyorum.				
Mekanlar arası yolları karmaşık buluyorum.				
Ulaşım arterlerinin herkes tarafından anlaşılabilir ve kullanılabilir olduğunu düşünüyorum.				
Yaya ve araç yolları algılanabilir niteliktedir.				
Otopark yerleri ve yollarına rahatlıkla erişebiliyorum.				
Ulaşım arterlerinde bilgilendirme panoları algılanabilir boyutlardadır.				
Ulaşım arterlerinde bilgilendirme panoları sade bir dille anlatılmıştır.				
Yaya yollarında kullanıcıya engel olabilecek unsurların bulunduğunu düşünüyorum (çukur, hendek, tümsek vb.)				
Rampa ve merdivenlerin zemin kaplamasının her mevsim kullanıma uygun olduğunu düşünüyorum.				
Yol kaplama materyallerinin yaralanmalara sebebiyet verebileceğini düşünüyorum.				
Kullanıcıya engel olabilecek olası tehlikelere karşı önlemlerin alındığını düşünüyorum.				
Zemin döşeme malzemesinde kullanım zorluğu yaşıyorum.				
Rampaların dik olması beni yormaktadır.				
Düz yollarda döşeme malzemesinden kaynaklı olarak yürüme zorluğu yaşayabiliyorum.				
Yürüme esnasında çok fazla yokuş bulunduğu için vücut pozisyonumu zorlayacak kullanım hareketi yaşamıyorum.				
Yollarda iniş ve çıkış hareketinin fazla tekrar edilmesi beni zorluyor.				
Bir alandan bir alana geçerken normalinden farklı olarak fiziksel güç çaba harcıyorum.				
Araç yollarının ambulans, itfaiye gibi servis araçların kullanımına uygun genişlikte olduğunu düşünüyorum.				
Yardımcı araçların kullanımı ve kişisel yardım için, yeterli kullanım alanının sağlandığını düşünüyorum (bebek arabası, tekerlekli sandalye vb.)				

15- Sille’de bulunan kamusal alanlar içerisinde yer alan kentsel donatıların (bank, pergola, kameriye gibi oturma alanları, duvarlar, çitler gibi sınır elamanları, aydınlatma elemanları, atık toplama üniteleri vb.) **kullanımını** evrensel tasarım açısından değerlendiriniz.

İfadeler	Katılıyorum	Kısmen	Katılmıyorum	Fikrim Yok
Kentsel donatıları ailemin tüm bireyleri rahatlıkla kullanabiliyor (yaşlı, genç, çocuk, engelli vb.).				

Kentsel donatıları günün her saatinde kullanabiliyorum.				
Kentsel donatıları gece de rahatlıkla kullanabiliyorum.				
Kentsel donatıları kullanırken mahremiyet benim için önemlidir.				
Kentsel donatıları başka kullanıcılar ile paylaşmak beni rahatsız etmez (bank, pergola, kameriye vb.).				
Kentsel donatıların ergonomik olduğunu düşünüyorum.				
Farklı yaş grupları ve fiziksel durumda olan bireyler için ergonomik donatılar bulunmaktadır.				
Kentsel donatıların birden fazla aktivite için kullanışlı ve işlevsel olduğunu düşünüyorum.				
Tüm kullanıcılar için kullanım açısından farklı tercih olanakları sağlandığını düşünüyorum.				
Kentsel donatılara rahatlıkla erişebiliyorum.				
Kentsel donatıların basit ve karmaşıklıktan uzak olduğunu düşünüyorum.				
Kentsel donatılar ile ilgili yeterli bilgilendirme ve yönlendirme yapıldığını düşünüyorum.				
İşaret, yönlendirme ve bilgilendirme levhaları basit ve sade bir dille anlatıldığını düşünüyorum.				
Alandaki aydınlatma elemanlarını kolaylıkla algılayabiliyorum.				
Alandaki aydınlatma elemanların bakımlı ve sağlam olduğunu düşünüyorum.				
Alandaki aydınlatma elemanlarını estetik buluyorum.				
Alandaki aydınlatma elemanlarının fazla ışık yayması gözlerimi yormaktadır.				
Alandaki oturma elemanlarını kolaylıkla algılayabiliyorum.				
Oturma donatıların birbirlerine çok yakın olması ben rahatsız etmiyor.				
Alandaki oturma elemanların bakımlı ve sağlam olduğunu düşünüyorum.				
Alandaki oturma elemanlarını estetik buluyorum.				
Alandaki çöp kutularını kolaylıkla algılayabiliyorum.				
Alandaki çöp kutuların bakımlı ve sağlam olduğunu düşünüyorum.				
Alandaki çöp kutularını estetik buluyorum.				

Alandaki atık toplama ünitelerin kokusu beni rahatsız etmektedir.				
Alandaki bilgilendirme panoları kolaylıkla algılayabiliyorum.				
Alandaki bilgilendirme panolarının bakımlı ve sağlam olduğunu düşünüyorum.				
Alandaki bilgilendirme panolarını estetik buluyorum.				
Kentsel donatıları güvenli buluyorum.				
Alanda gece kullanım güvenliğini yeterli buluyorum.				
Dere boyu sınır duvarlarının güvenliği olduğunu düşünüyorum.				
Alandaki diğer sınır elemanlarının bakımlı ve sağlam olduğunu düşünüyorum.				
Alandaki sınır elemanlarını estetik buluyorum.				
Genel olarak kentsel donatı elemanlarında kullanılan malzemelerin işlevsel ve kullanışlı olduğunu düşünüyorum.				
Genel olarak kentsel donatıları kullanırken fiziksel bir engel bulunmadığını düşünüyorum (tel, çit vb. sınırlayıcılar).				
Genel olarak kentsel donatıların her mevsim kullanıma uygun olduğunu düşünüyorum.				
Genel olarak kentsel donatılarda vücut pozisyonumu zorlayacak kullanım hareketi yaşamıyorum (alçak/yüksek, dar/uzun vb.)				
Çocuk, genç, yaşlı ve engelli bireyler için yeterli kullanım imkanının sağlandığını düşünüyorum.				
Tüm kullanıcılar için kentsel donatıların yeterli olduğunu düşünüyorum.				

ÖZGEÇMİŞ



