

ARAŞTIRMA / ARTICLE

Tekerlekli Sandalye ile Ulaşılabilirliğin Yapı Grubu ve Kentsel Ölçekte İrdelenmesi: Eskişehir Odunpazarı Kentsel Sit Alanı ve Kurşunlu Külliyesi

Evaluation of the Accessibility with Wheelchair in Scale of Building Group and Urban Scale: Eskisehir Odunpazarı Urban Site and Kurşunlu Complex

 Hasan Ünver,  Orkun Alptekin

Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Mühendislik Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Eskişehir

ÖZ

Kentsel alanların ve yapıların ulaşılabilirliği, sadece engelli bireyler için değil, yaşlılar, çocuklar ve tüm bireyler için önemli bir yere sahiptir. Günümüzde, engelli bireylerin haklarını koruyan yasa ve mevzuatlar mevcut olmakla birlikte, bu mevzuatların uygulamaya geçirilmesinde eksiklikler görülmektedir. Bu çalışmada, aralarında engellilerin de bulunduğu, birçok yerli ve yabancı turistin ziyaret ettiği Eskişehir Odunpazarı Kentsel Sit Alanı ile Kurşunlu Külliyesi, tekerlekli sandalye kullanıcıları bağlamında, ulaşılabilirlik açısından incelenmektedir. Elde edilen veriler doğrultusunda, ulaşılabilirliğin sağlanmadığı durumlara yönelik çözüm ve öneriler sunulmaktadır.

Anahtar sözcükler: Engelli; Odunpazarı, tekerlekli sandalye; ulaşılabilirlik.

ABSTRACT

The accessibility of urban areas and structures has an important place not only for the disabled people, but also for the elderly, children and all individuals. Today, although there are laws and regulations that protect the rights of people with disabilities, there are shortcomings in the implementation of these legislation. In this study, Eskisehir Odunpazarı Urban Site and Kursunlu Complex which are visited by many local and foreign tourists are examined in terms of accessibility in the context of wheelchair users. The obtained data is evaluated, then solutions and suggestions are provided for situations where accessibility cannot be achieved.

Keywords: Disabled; Odunpazarı; wheelchair; accessibility.

Geliş tarihi: 31.05.2019 Kabul tarihi: 23.03.2020
Online yayımlanma tarihi: 24.09.2020
İletişim: Hasan Ünver
e-posta: hasanunver@gmail.com

 TMMOB
Şehir Plancıları Odası

I. Giriş

Engelli bireylerin sosyal hayata katılabilmeleri ve sosyal yaşam içerisinde gelişerek varlıklarını sürdürebilmeleri, çevre koşullarının ulaşılabilirliğiyle sınırlı olmaktadır. Ulaşılabilir çevre koşullarının sağlanabilmesi ise, planlama, tasarım ve uygulamada gereksinimlerin göz önünde bulundurulmasıyla mümkündür. Bu bağlamda, ulaşılabilirlik kavramı önem kazanmış, ulusal ve uluslararası standartlar geliştirilmiştir. Bu mevzuatlar arasında, Engelli Amerikalılar Kanunu (ADA, 2019) önemli bir yere sahiptir. ADA, iş, okul, ulaşım ve tüm kamusal ve kamuya açık özel alanlar dâhil olmak üzere, engelleri olan insanlara karşı ayrımcılığı önleyen bir insan hakları kanunudur (Americans with Disabilities Act, 2019). Sosyal hayatta ayrımcılık başta olmak üzere, tüm engellilik türleri hakkında gerek hukuki ve gerekse de teknik altyapıyı oluşturma bağlamında zengin bir kaynaktır. ADA Binalar ve Tesisler İçin Ulaşılabilirlik Rehberi (ADAAG, 2019) ise, yapılı çevre özelinde birçok teknik hususta başvuru alan, Türkiye Cumhuriyeti mevzuatında da faydalanılmış bir belgedir. Ayrıca, Amerikan Ulusal Standartlar Enstitüsü (ANSI) A117.1-2003 Ulaşılabilir ve Kullanılabilir Bina ve Tesisler; Bina Yönetmeliği, İngiltere ve Galler'de Binaların Ulaşılabilirliği ve Kullanımı gibi çeşitli standartlarla birlikte, ulaşılabilir bir yapılı çevrenin sahip olması gereken teknik özelliklerin belirlendiği birçok uluslararası belge de mevcuttur (ANSI, 2019).

Türkiye Cumhuriyeti mevzuatında ise, 5378 sayılı Engelliler Hakkında Kanun, ulaşılabilirlik ile ilgili temel mevzuat metnidir. Kanunda yer alan,

Engellilerin temel hak ve özgürlüklerden faydalanmasını teşvik ve temin ederek ve doğuştan sahip oldukları onura saygıyı güçlendirerek toplumsal hayata diğer bireylerle eşit koşullarda tam ve etkin katılımlarının sağlanması ve engelliliği önleyici tedbirlerin alınması için gerekli düzenlemelerin yapılmasını sağlamayı (Engelliler Hakkında Kanun, 2005)

ifadesi, aralarında teknik hususların da yer aldığı birçok konu hakkında, standart ve yönetmelik yapılmasına hükmetmektedir. Kanunda engelli haklarının korunması bağlamında, kentsel mekânların ulaşılabilirliğine yönelik tanımlar da bulunmaktadır. Kanunun geçici 2. maddesi gereğince;

... kamu kurum ve kuruluşlarına ait mevcut resmî yapılar, mevcut tüm yol, kaldırım, yaya geçidi, açık ve yeşil alanlar, spor alanları ve benzeri sosyal ve kültürel alt yapı alanları (...) ve umuma açık hizmet veren her türlü yapılar (Engelliler Hakkında Kanun, 2005)

ulaşılabilir olmak zorundadır. Bu bağlamda, Türk Standartları Enstitüsü (TSE) tarafından hazırlanan, başta TS 12576-Şehir İçi Yollar – Özürlü Ve Yaşlılar İçin Sokak, Cadde, Meydan ve Yollarda Yapısal Önlemler ve İşaretlemelerin Tasarım Kural-

ları ve TS 9111-Engelliler İçin Bina Tasarımı ve Düzenlemeler olmak üzere birçok standart yürürlüktedir. TS 12576, dış mekânlar dâhil olmak üzere birçok konuda teknik ve sayısal norm içermekle birlikte (TSE, 2020), TS 9111 “tüm binalar ve yakın çevresinde özürülüler ve hareket kısıtlılığı bulunan kişiler için ulaşılabilirliği sağlayacak fiziki düzenlemelere ait kural ve esasları kapsamaktadır” (TSE, 2019). Ayrıca, konuyla ilgili, birçok yerel yönetim birimi, ‘Mersin Büyükşehir Belediyesi Erişilebilirlik Yönetmeliği’ (2018), ‘Muratpaşa Belediyesi Engellilere Yönelik Yönetmelik’ (2015) ile ‘Alanya Belediye Başkanlığı Herkes İçin Alanya Engelsiz Kent Yönetmeliği (2016) gibi yönetmelikler; ‘İzmir Büyükşehir Belediyesi Engelsiz İzmir Kırmızı Bayrak Teknik Şartnamesi’ (2018), ‘Herkes İçin Erişilebilir ve Kullanılabilir Fiziksel Çevre ve Yapılar İçin Ek Teknik Şartnamesi (İstanbul BŞB, 2010) gibi şartnameler ve ‘Engelli Erişilebilirliğinde Olmazsa Olmazlar’ (İMO İzmir Şubesi, 2018), ‘Denizli Belediyesi Kent Konseyi Engelliler Meclisi Engelli Kılavuzu’ (2013) gibi kılavuz ve rehberler yayınlamışlardır.

Bu mevzuat metinleri dışında yapılı çevreyi, yürürlükteki mevzuat metinleri çerçevesinde değerlendiren akademik çalışmalar da bulunmaktadır. Bu çalışmalarda, Olgun ve Yılmaz (2014), Niğde Kızılelma Parkı'nın; Demiroğlu ve diğerleri (2016), Kilis 7 Aralık Üniversitesi Merkez Yerleşkesinin; Kuter ve Çakmak (2017), Ankara Seğmenler Parkı'nın; Evcı ve Kuş Şahin (2017), Göreme Açık Hava Müzesi'nin; Şat ve Göver (2017), Çorum'un; Biçer ve diğerleri (2018) ise, Erciyes Üniversitesi Merkez Yerleşkesinin engelli mevzuat ve standartlarına uygunluklarını inceleyerek, hatalı ve eksik uygulamaların çözümlerine yönelik önerilerde bulunmuşlardır. Bu çalışmaların, özel bir engel türüne değil, genellikle tüm engel türlerine yönelik gerçekleştirildiği görülmektedir.

Daha geniş ölçekli alan çalışmalarında ise, Aygün (2017) Te-kirdağ Süleymanpaşa İlçesi'nin belirli mahallelerinde bazı dış kullanım alanları ile bu alanlardaki donatı elemanlarını; Diker ve Çetinkaya (2016), Safranbolu Turizm Destinasyonu'nun erişilebilir turizm açısından uygunluğunu; Malkoç True ve Sönmez Türel (2013), İzmir İli merkez ilçeler genelinde yapılı mekânlar ile bu mekânlara erişim konularını çalışmışlardır. Bu çalışmalarda, engellilerin kullanımına dair uygulamalar incelenmiş, kentsel politikalar bağlamında da, değerlendirmelerde bulunulmuştur.

Çınar ve diğerleri (2015), Ankara'da yaşayan, çalışan tekerlekli sandalye kullanıcıları ile görme engelli bireyleri; Page ve Thorsteinsson (2018) ise, yapılı çevrede kapsayıcı tasarımı, tekerlekli sandalye kullanıcıları bağlamında irdelemişlerdir. Çalışmada, tekerlekli sandalye kullanıcılarının gereksinimlerinin, kentsel ölçekte olmamakla birlikte, tasarımcı elinden çıkmış yapılar bağlamında analiz edildiği görülmektedir.

Yapılan çalışmalarda, yapılı çevrede yol ve kaldırımaların eğimle-

rinin tekerlekli sandalye kullanıcıları bağlamında önemli olduğu görülmektedir. Yapılı çevrenin değişmez donatıları durumunda olan yol ve kaldırımlar, eğim oranları %6'yı aşması durumunda rampa olarak irdelenmeli ve düzenlenmelidir (Neufert, 2018:32). ADAAG'ın 4.8 maddesinde (2019), farklı kotları birbirine bağlamada asansör vb. elemanların mümkün olmaması durumunda, rampaların tekerlekli sandalye ve hatta yürüme yardımcısı alet veya donanım kullanıcıları için hayati önem taşıdığı ve söz konusu eğimin işlerliğinin eğim oranı ve rampa uzunluğunun her ikisiyle de ilişkili olduğu vurgulanmıştır (Access Board, 2002). Birçok yürüyebilen ve tekerlekli sandalye kullanıcısı 1:16 (%6,25) eğimli rampaları kullanabilmekle birlikte, birçoğu ise 1:12 (%8,33) eğimi 9 m'den itibaren kullanamamaktadır (Lenker ve diğerleri, 2016:116). Muratpaşa Belediyesi'nin yayınladığı, Engellilere Yönelik Yönetmelik'te de, sürücü gücü ile hareket eden tekerlekli sandalyeler için, kaldırım eğimlerinin %2'den küçük olması önerilmektedir (2015).

Tekerlekli sandalye kullanıcıları için yapılan bir diğer çalışmada (Pressman, 2007: 904) Tablo 1'de görüldüğü üzere rampaların eğim oranlarına göre maksimum konforlu kol uzunlukları ve yükselmeleri belirtilmiştir. Bununla birlikte Birleşmiş Milletler tarafından hazırlanan tekerlekli sandalye için kullanılacak rampalarla ilgili bir standartta (UN, 2020) %5'e kadar olan eğimin tekerlekli sandalye kullanıcıları için, ulaşılabilirlik açısından konforlu bir eğim olduğu görülmektedir (Şekil 1).

Yapılı çevrede kullanılan yapı malzemelerinin seçimi de, tekerlekli sandalye kullanıcıları bağlamında, ulaşılabilirliğin önemli bir bileşenidir. Malzeme seçiminin önemi, ADAAG'ın 4.5 maddesinde (2019), özellikle yürüme veya denge kaynaklı sıkıntı ve engelleri olan kullanıcıların, kayma ve takılma kaynaklı düşmelere maruz kalabilecekleri ifadesiyle belirtilmektedir. Ayrıca, tekerlekli sandalye kullanıcıları için, sert, kararlı ve düzgün yüzeyler üretilmesi gerektiği ve rampaların tüm yüzeyleri boyunca eşdeğer nitel ve nicel değerlere sahip olmaları gerektiği vurgulanmaktadır. Çok az bile olsa eğim değişiklikleri de, tekerlekli sandalye kullanımına engel teşkil edebilmektedir (Access Board, 2002). Ek olarak, TS 12576'da rampa yüzeylerinin de sert, engebesiz ve kaymaz malzeme ile kaplanması önerülmüştür (TSE, 2020).

Bu çalışmada, kuzey-güney doğrultusunda eğimli bir topografyada yer alan Odunpazarı Kentsel Sit Alanı ve Kurşunlu Külliyesi tekerlekli sandalye ile ulaşılabilirlik bağlamında irdelenmektedir. Çalışmada yapılı çevre; eğim, yapı malzemesi ve mimari bileşen bazında değerlendirilmiş, tespit edilen ulaşılabilirlik sorunlarına yönelik çözüm önerileri sunulmuştur.

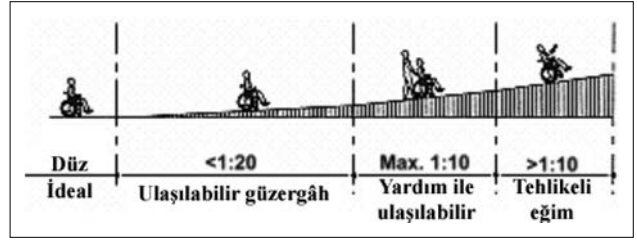
2. Materyal ve Metod

Tarihi bir bölge olan Odunpazarı Kentsel Sit Alanı, Kurşunlu Külliyesi çevresindeki sokak sağlıklaştırma çalışmaları, te-

Tablo 1. Tekerlekli sandalye kullanıcıları için eğim oranı değişimlerinde ortaya çıkan ihtiyaçlar

Eğitim oranı	Maksimum konforlu kol uzunluğu	Maksimum konforlu yükselme
%5 1:20 ~2.5°	Sınır yok	Sınır yok
%6 1:16 ~3.5°	8 m.	0,50 m.
%7 1:14 ~4°	5 m.	0,35 m.
%8 1:12 ~4.5°	2 m.	0,16 m.

Kaynak: Pressman, 2007: 904.



Şekil 1. Tekerlekli sandalye için eğim oranının konfor şartları (UN, 2020).

restorasyon uygulamaları ve müzeler ile birlikte turistik ve kültürel açıdan kentin önemli bir turizm merkezi haline gelmiştir. Bölgedeki çoğu mahalle ve sokak, gerek fiziksel, gerekse de sosyal bağlamda özgün dokusunu korumaktadır. Kurşunlu Külliyesi'nde ise restorasyon yapılarak birimlere yeni fonksiyonlar verilmiştir (Tablo 2 ve Şekil 2).

Restorasyon sonrası Kurşunlu Külliyesi, TS9111 ile TS12576 kapsamında "kamu kurum ve kuruluşlarına ait mevcut resmî yapılar" ve "umuma açık hizmet veren her türlü yapılar" olarak değerlendirilmektedir. Kentsel sit alanı da, aynı standartların "mevcut tüm yol, kaldırım, yaya geçidi, açık ve yeşil alanlar, spor alanları ve benzeri sosyal ve kültürel alt yapı alanları" kapsamına girmesi bağlamında ulaşılabilir olmak zorundadır.

Odunpazarı Kentsel Sit Alanı ve Kurşunlu Külliyesi, kuzey-güney doğrultusundaki eğimli bir topografyada yer aldığından dolayı, ulaşılabilirlik açısından sorunlar içermektedir. Bu bağlamda, çalışmada öncelikle mevcut durum üzerinden, en yakın toplu ulaşım merkezi konumundaki Atatürk Bulvarı'ndan Külliye'ye olan ulaşım aksları değerlendirilmiştir. Ardından, Odunpazarı Kentsel Siti Koruma Amaçlı İmar Planı (KAİP) kapsamında yapılması planlanan ring yol ve katlı otopark ile Külliye arasındaki bağlantıların tekerlekli sandalye kullanıcıları bağlamında ulaşılabilirliği incelenmektedir. Son olarak, Kurşunlu Külliyesi'nde yer alan yapılar arasındaki ulaşılabilirlik, tekerlekli sandalye kullanıcıları bağlamında irdelenmektedir.

Çalışmada, Kurşunlu Külliyesi'nin vaziyet ve mimari planlarında, EKTVCBK 20.12.2005 gün ve 840 sayılı kararıyla uygun bulunan restorasyon projesi ile 22.06.2007 gün ve 2000 sa-

Tablo 2. Kurşunlu Külliyesi'nin birimlerinin özgün ve mevcut işlevleri

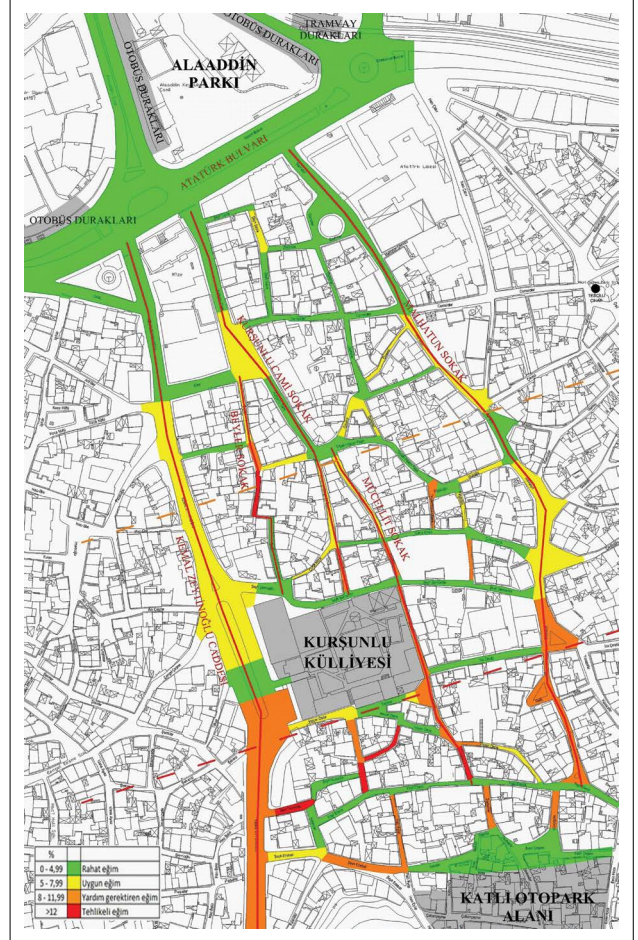
Parsel	Özgün işlev	Mevcut işlev	Fotoğraf
1	Kervansaray	Odunpazarı ahşap eserler galerisi	Şekil 2-A
2	Matbah	Cam sanatları merkezi-Açık avluda cam şekillendirme stüdyosu	Şekil 2-B
	İmaret	Cam sanatları merkezi-Sıcak cam üfleme stüdyosu	Şekil 2-C
3	Buyutuzs-Zayf	Fotoğraf galerisi	Şekil 2-D
4	Cami	Cami	Şekil 2-E
	Şadırvan	Şadırvan	Şekil 2-F
	-	WC ve ısı merkezi	Şekil 2-G
5	Hânikah	Eskişehir Sanatları Çarşısı	Şekil 2-H
		Lüle Taşı Müzesi	
	Sıbyan Mektebi	Odunpazarı kütüphanesi	Şekil 2-I
	Hazire	Hazire	Şekil 2-J

**Şekil 2.** Kurşunlu Külliyesi'nin hava fotoğrafı (Eskişehir Valiliği, 2019).

yılı kararıyla uygun bulunan revize restorasyon projesine ait çizimler kullanılmıştır. Kentsel ölçekteki eğim analizlerinde ise, EKTVCBK 27.04.2011 gün ve 4873 sayılı Kararı ile uygun bulunan, Odunpazarı Kentsel Siti KAİP'e altlık teşkil eden, hâlihazır haritalardaki kot bilgilerinden yararlanılmıştır. Çalışmanın hazırlandığı tarih itibarıyla, KAİP'in ilgili hükümleri henüz uygulamaya geçmemiştir. Ancak, uygulanmalarına KAİP ile hükmedildiği için, bu çalışma kapsamına alınmıştır. Çalışmada geçen rampa/sokak eğimi, iki kot arasındaki düşey yükseklik farkının yatay uzunluğa olan ortalama oranını ifade etmektedir.

2.1. Önemli Ulaşım Noktalarından Kurşunlu Külliyesi'ne Ulaşılabilirlik

Odunpazarı Kentsel Sit Alanı'nın kuzeyinde yer alan Atatürk Bulvarı, Eskişehir'in merkezini doğu ve batı bölgelerine bağlayan önemli bir akstır. Bununla birlikte Bulvarın Kurşunlu Külliyesi'nin kuzeyinde yer alan kısmı, kent içi otobüs ve tramvay duraklarının yer aldığı çok yoğun ve önemli bir düğüm noktasıdır (Şekil 3).

**Şekil 3.** Atatürk Bulvarı ile katlı otopark alanı arasındaki yolların eğim analizi.

Toplu taşıma düğüm noktalarından Külliye'ye, topografyaya dik (kuzey-güney) doğrultuda ilerleyen Kemal Zeytinolu Caddesi, Beyler Sokak, Kurşunlu Cami Sokak ve Malhatun Sokak adlı birbirine paralel akslar ile ulaşılmaktadır. Bu akslar aynı za-



Şekil 4. Kurşunlu Cami ve Beyler sokaklara ait görüntüler.

manda, Odunpazarı KAİP hükümlerince, 'turistik ticaret aksı' olarak tanımlanan sokaklardan bazılarıdır (Özkut ve Yılmaz, 2011:185). Bu aksların hepsi güneye doğru yükselen topografya nedeniyle, belirli oranlarda eğime sahiptir (Şekil 3).

Atatürk Bulvarı ve İki Eylül Caddesi kesişiminde yer alan tramvay durakları ile Kurşunlu Külliyesi'nin ana girişi niteliğindeki Batı Kapısı arasında 26 m; Batı Kapısı ile Odunpazarı Kentsel Siti KAİP kararı gereği Külliye'nin güneyinde yapılması planlanan ring yol/katlı otopark alanının girişi arasında 11 m kot farkı bulunmaktadır. Bununla birlikte, Külliye'nin en üst kotu olan Güney Kapısı, en alt kotu olan Kuzey Kapısı'ndan 9,17 m daha yüksektir. Bu kot farklarının, gerek ulaşım akslarında, gerek bu akslardan Külliye'ye girişlerde ve gerekse de Külliye'nin açık, yarı açık ve kapalı sirkülasyon ağında ulaşılabilirlik açısından değerlendirilmesi gerekmektedir.

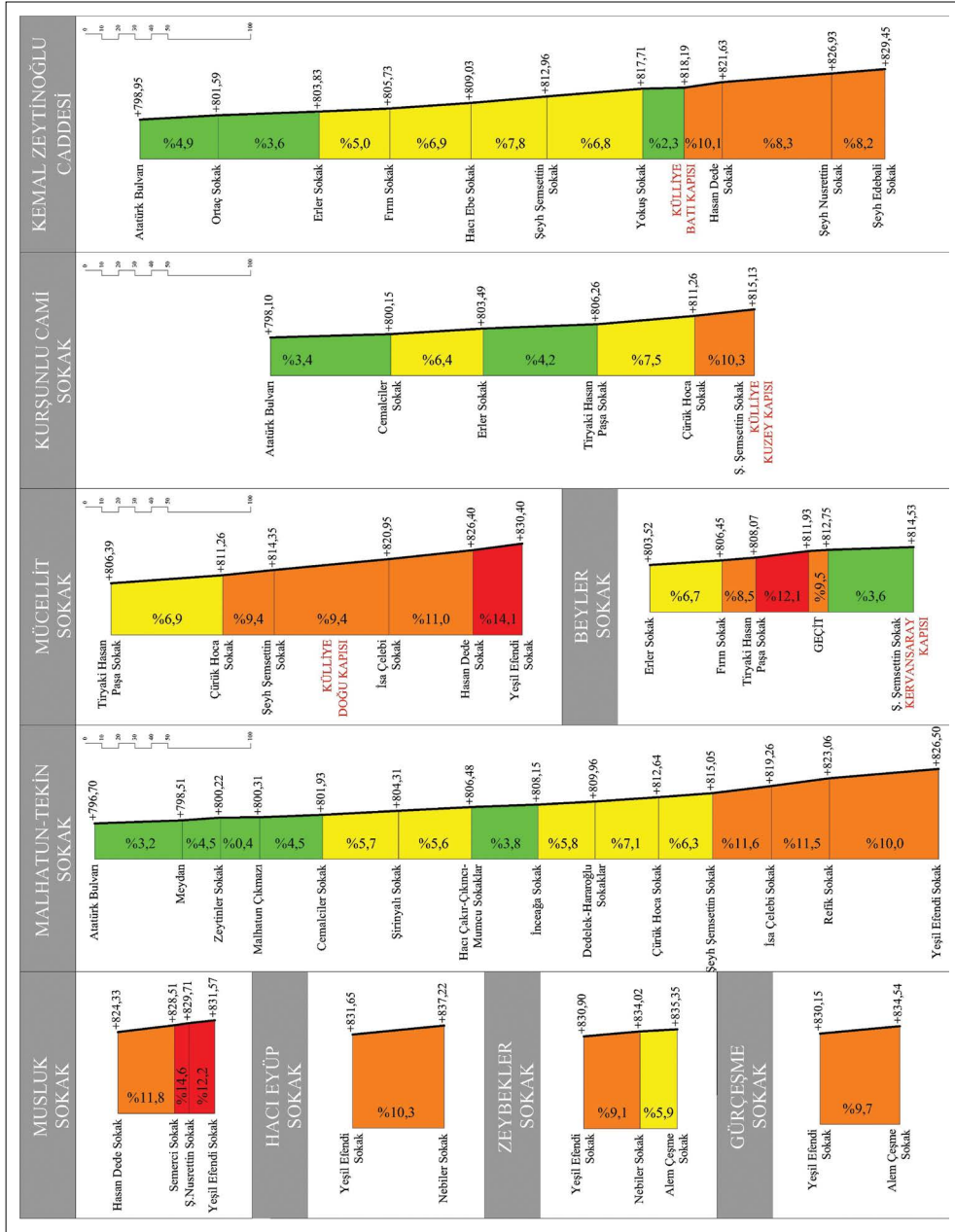
Külliye'nin güneyinde kalan tarihi kent dokusu, topografyanın giderek dikleşmesi ve kent merkezinden uzaklaşması nedeniyle seyrekleşmektedir. Binaların bittiği noktadan itibaren de, Odunpazarı Mezarlığı'na ayrılan alan başlamaktadır. Yapı yoğunluğunun az olduğu bu bölgeye, herhangi bir ulaşılabilirlik ihtiyacı olmamakla birlikte, KAİP hükümleri uyarınca hükmedilen, ancak çalışmanın kaleme alındığı tarih itibarıyla uygulamaya aktarılmamış olan katlı otopark (Şekil 3) ile ring yolunun yapılmasıyla, alanın ulaşılabilirliği de önemli olacaktır. Çünkü KAİP'in diğer bir kararında, bu ring yol ile katlı otoparkın gerçekleşmesini müteakip, Kentsel Sit sınırlarında kalan tüm sokakların (Malhatun Sokak hariç) lastik tekerlekli araçların kullanımına kapatılması da planlanmaktadır (Özkut ve Yılmaz, 2011: 145). Bu bağlamda, bu bölgeden Külliye'ye olan bağlantıların ulaşılabilirliği de çalışma kapsamında yer almaktadır.

2.1.1. Külliye'nin Atatürk Bulvarı ile ilişkisini kuran kuzey-güney ve doğu-batı aksları ile ilişkisi

Bölge genelinde, sokak sağlıklılaştırma uygulamalarında yapı cepheleri ile birlikte sokak kaplamalarına yönelik müdahaleler de olmuştur. Bu bağlamda, geniş akslar olmaları ve her iki yanlarında uygulanabilmiş kesme andezit tretuvar kaplamalarıyla nedeniyle, Kemal Zeytinoğlu Caddesi ve Malhatun Sokak, diğer akslara nazaran daha konforlu bir tekerlekli sandalye kullanımını sağlamaktadır. Şekil 4'te görüldüğü üzere, Kurşunlu Cami, Beyler ve Mücellit Sokaklar ise, her ne kadar tek satırlı sokak olarak düzenlenmeleri bağlamında ulaşılabilir akslar olsalar da, satırlı kaplamalarında kullanılan 10x10 cm küp granit nedeniyle, Kemal Zeytinoğlu Caddesi ve Malhatun Sokak kadar konforlu bir ulaşılabilirlik sağlamamaktadır.

Kemal Zeytinoğlu Caddesi üzerindeki, Hacı Ebe Sokak ile Külliye'nin güney sınırını oluşturan Hasan Dede Sokak hizasından doğu-batı doğrultusunda çizilen sınırlar arasında, sokakların eğim oranlarında artış olduğu görülmektedir (Şekil 3). Bu beş aksın tümü, %8'den dik kısımlar barındırmaları bağlamında tekerlekli sandalye kullanımına uygun değildir. Bununla birlikte Mücellit Sokak (Şekil 3), %14,1'e varan eğim oranı nedeniyle (Şekil 5). Beyler Sokak ise (Şekil 3), ortasında yer alan 8,5 m. uzunluğundaki ve %9,5 eğimli bir kısım nedeniyle (Şekil 5) tekerlekli sandalye ulaşılabilirliğine uygun değildir.

Atatürk Bulvarı'nı Külliye'ye bağlayan ana akslardan, en doğudaki Malhatun Sokak ise Kurşunlu Cami, Beyler ve Mücellit Sokak'a nazaran daha uzun, devamlı ve geniş bir aks olmasından dolayı, lastik tekerlekli taşıtlar tarafından oldukça yoğun kullanılan bir güzergâhtır. Bu özelliklerinden dolayı, KAİP hü-



Şekil 5. Kuzey-güney doğrultusundaki bazı sokakların eğim oranı şemaları.

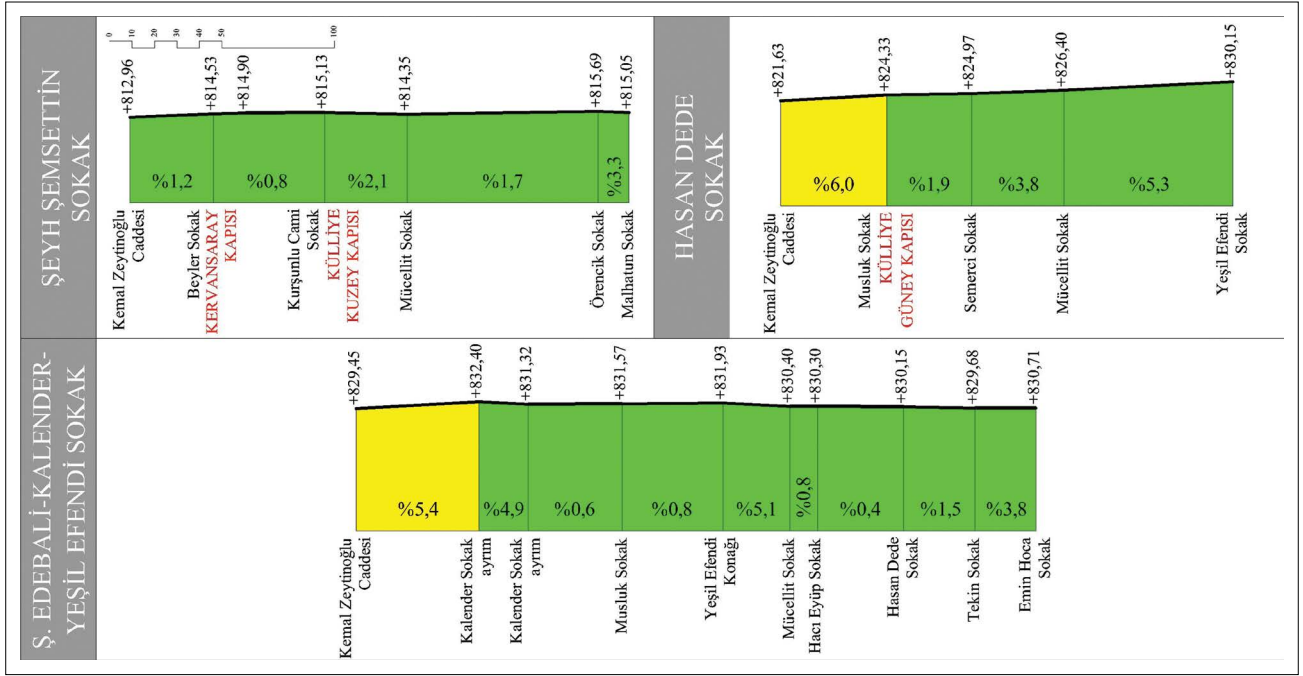
kümleri uyarınca, kentsel sit sınırları içinde taşıt trafiğine açık olarak kullanılması ön görülen tek akstır (Özkut ve Yılmaz, 2011: 129, 145 ve 146). Bu karardaki diğer bir etken ise, diğer sokaklara kıyasla ortalama eğim oranlarının daha düşük olması nedeniyle, Malhatun Sokak üzerinde perşembe günleri pazar kurulmasına izin verilmesidir (Şekil 5). Bu bağlamda, Malhatun Sokak'ın neredeyse tamamına yakın bir kısmı, tekerlekli sandalye kullanıcıları için oldukça rahat kullanıma olanak vermektedir.

Doğu-batı doğrultusundaki yer alan, Şeyh Şemsettin, Hasan Dede ve Yeşil Efendi Sokaklarında ise, genelde topografyaya paralel uzanmaları nedeniyle, ciddi eğim sorunları söz konu-

su değildir. Tiryaki Hasan Paşa Sokak'ta %4,9 ve Çürük Hoca Sokak'ta %6,6 olan eğim oranları doğu-batı doğrultusundaki en yüksek oranlardır (Şekil 3). Bu bağlamda, bu sokaklar tekerlekli sandalye açısından yardım ile ulaşılabilir. Külliye'nin kuzeyindeki, doğu-batı doğrultulu diğer tüm akslar genellikle %5'in altında rahat eğime sahiptir (Şekil 6).

2.1.2. Külliye'nin, Yapılması Planlanan Ring Yol ve Katlı Otopark Alanı ile ilişkisi

Çalışmanın bu bölümünde, KAİP kapsamında yapılması planlanan ring yol ve katlı otoparkla Külliye arasındaki bağlantılarını,



Şekil 6. Doğu-batı aksında yer alan sokak ve caddelerin eğim oranları.

tekerlekli sandalye kullanıcıları bağlamında ulaşılabilirliği incelenmektedir. KAİP ile belirlenen kararlarda, birçok hususun yanı sıra, aşağıda ifade edildiği şekilde, ulaşım ile ilgili ana kararlar da yer almaktadır:

Planlama alanında özellikle sit alanında araç trafiğine kısıtlama getirilmesi önerilmiştir. Gerekli sayıda otopark alanı önerilip, araç ile ulaşımın temin edilmesi aynı zamanda, yaya trafiğinin rahatlaması düşünülmüştür. (...) Malhatun (Sokak) üzerindeki araç yolu ve yaya yolu kaplaması doğal taş, kaplama seviyesi de eşit olacak şekilde düşünülmüştür. Böylece bu alanı kullanan engelli kişilerin, doğu batı aksındaki dolaşımı sınıksız bir şekilde mümkün olacaktır. (...)

Bölgede yaşayan ve işyeri olan kişilerin alana ulaşabilmesi için belirlenen alanlarda açık otoparklar önerilmiştir. Seçilen otoparkların yerleri ve büyüklüklerine aşağıdaki kriterler etken olmuştur:

- Odunpazarı Kentsel SİT alanının orta noktasını Kurşunlu Külliyesi ve çevresi olduğunu kabul edip, SİT sınırı dışından bu alana olan yürüme mesafesi,
- Seçilen adalarda tescilli sivil mimarlık örneği yapı olup olmaması,
- Arazi eğimi

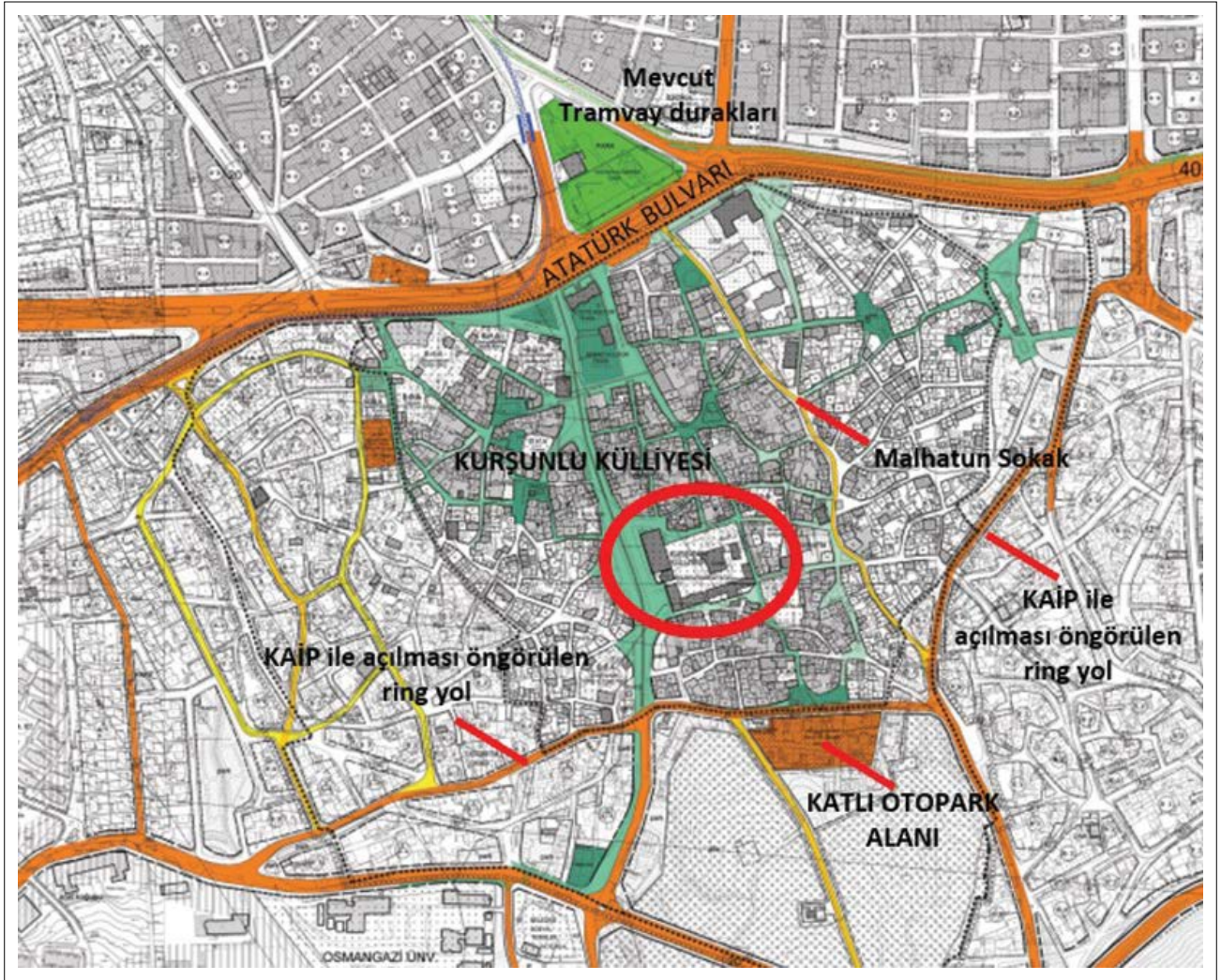
Odunpazarı mezarlığının altında önerilen büyük otopark ise hem bölgede yaşayan halk için hem de alana gelebilecek ziyaretçileri araçlarını park edebilecekleri yer olarak planlanmıştır.

Planlama alanında 22614 m² Otopark (...) önerilmiştir (Özkut ve Yılmaz, 2011:182).

Külliye'nin güneyinde yapılması ön görülen katlı otoparkın uygulanması durumunda, Kurşunlu Külliyesi ile otopark arasındaki aksların ulaşılabilirliği de önem arz edecektir. Bu bağlamda, bu otopark alanını Atatürk Bulvarı'na bağlamak amacıyla, aralarında Şeyh Edebalı, Nebiler, Alem Çeşme Sokak'ın da bulunduğu doğu-batı doğrultusundaki mevcut aksın genişletilerek, araç trafiğine yönelik yeni bir ring yol haline getirilmesi de planlanmaktadır (Şekil 7).

Yapılacak olan ring yol ve katlı otopark alanından, tekerlekli sandalye kullanıcılarının Külliye'ye ulaşmaları, Külliye'nin Güney, Kuzey ve Doğu Kapılarının ulaşılabilir nitelikte olmaması nedeniyle Batı Kapısı'ndan sağlanması gerekmektedir. Güney Kapısı ulaşılabilir olsaydı bile, Yeşil Efendi Sokak'a uzanan Musluk Sokak (Şekil 3), asgari %11,8 eğim oranıyla (Şekil 5), tekerlekli sandalye kullanıcılarının konforlu kullanabilecekleri bir sokak olmaktan uzaktır. Mücellit Sokak'ın güney kısmı ile Tekin Sokak da (Şekil 3), Musluk Sokak gibi sürekli artış gösteren tehlikeli eğim oranlarına sahiptir (Şekil 5).

Külliye'yi güneydeki katlı otopark alanı ile ring yola bağlayan önemli diğer bir aks ise Hasan Dede Sokak'tır (Şekil 3). Bu sokak, her ne kadar Külliye'nin güney sınırını oluşturan doğu-batı doğrultusunda bir aks olsa da, Musluk Sokak kesiminden itibaren önce doğu-güneydoğu, sonra ise güneydoğu yönünde ilerleyerek kuzey-güney doğrultusundaki diğer akslarından daha konforlu ulaşılabilirlik sağlamaktadır. Sadece Kemal Zeytinöğlü Caddesi ile Külliye'nin Güney Kapısı arasındaki kısmında %6 eğime sahip olan sokak, maksimum %4,6 ortalama eğimle Katlı Otopark Alanı'na ulaşmaktadır (Şekil 6).



Şekil 7. Odunpazarı KAİP 1/2000 ölçekli ulaşım planı (Özkut ve Yılmaz, 2011:145).

Sonuç olarak, Külliye'den katlı otoparka en uygun güzergâhın sırasıyla Kemal Zeytinoğlu Caddesi, doğu istikametinde Hasan Dede Sokak, boydan boya güneydoğu yönünde Yeşil Efendi Sokak, son olarak da Emin Hoca Sokak olduğu görülmektedir (Şekil 8).

2.2. Kurşunlu Külliyesi'nin İç Ulaşılabilirliği

Külliye'nin her yönden sınırlarını oluşturan dört sokaktan birer giriş bulunmaktadır: Şeyh Şemsettin Sokak'tan girilen Kuzey (Cami) Kapısı, Mücellit Sokak'tan girilen Doğu Kapısı, Hasan Dede Sokak'tan girilen Güney Kapısı ve Kemal Zeytinoğlu Caddesi'nden girilen Batı Kapısı (Ana Giriş) (Şekil 9). Külliye'nin Kervansaray, ısı merkezi ve hazire hariç tüm birimlerine girişler, bu dört kapıdan sağlanmaktadır. Kervansaray ile ısı merkezine Şeyh Şemsettin Sokak'tan, Mevlevihane'de önemli görevlerde bulunmuş kişilerin kabirlerinin yer aldığı hazireye (Şekil 2) ise Hasan Dede Sokak'tan ulaşılabilirlik.

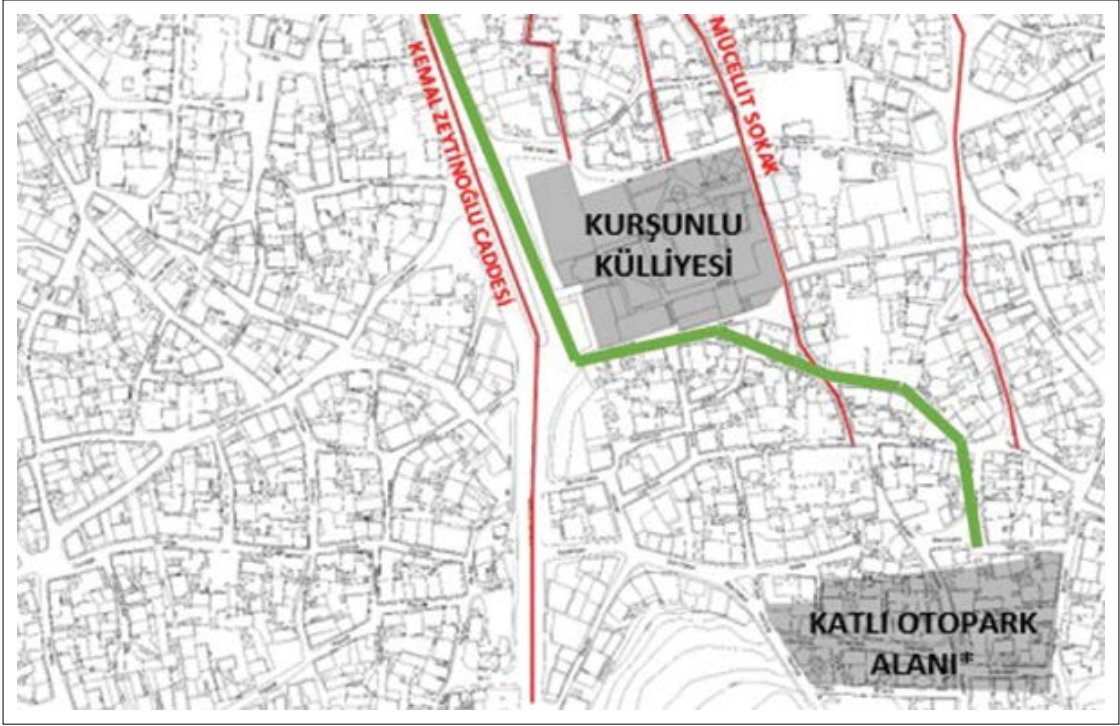
Kervansaray önündeki sahanlığa sokak düzleminden (Şekil 9),

%11,7 eğime sahip kalıcı nitelikte bir rampa ile çıkılabilmektedir (Şekil 10).

EKTVKKBK 20.12.2005 gün ve 840 sayılı kararı ile uygun bulunan restorasyon projesine binaen, ısı merkezi binasında yer alan tuvaletlere (Şekil 9) ise Külliye'nin içinden, şadırvanın doğusundaki merdiven koluyla inilmektedir.

Kurşunlu Külliyesi'ni oluşturan yapı grupları ile bu grupları birbirine ve kentsel mekânlara bağlayan akslar Şekil 9'da gösterilmiştir. Çalışmada, Külliye'nin iç ulaşım aksları beş ana doğrultuda sınıflandırılmıştır. Bu akslarda, kısmen özgün malzemeler kullanılmakla birlikte, yürüyüş yolları ve merdiven kaplamaları EKTVKKBK 20.12.2005 gün ve 840 sayılı Kararı ile uygun bulunan restorasyon projesine istinaden uygulanmıştır (Şekil 10).

1 numaralı aks, Batı Kapısı'nı 2 numaralı aksa bağlayan güzergâhtır (Şekil 9-koyu mavi çizgi). Ayrıca, bu akstan Matbah



Şekil 8. Batı Kapısı ile katlı otopark alanı arası alternatif ulaşılabilir güzergâh.

ve İmaret yapılarına; aksın kuzeyinde yer alan oturma gruplarına ve 5 numaralı aksa ulaşım sağlanmaktadır. Matbah iç mekânından 1 numaralı aksa açılan kapıda, tekerlekli sandalye girişine engel teşkil eden özgün eşik bulunmaktadır.

Aks üzerindeki 1-a2 kodlu rampa, (Şekil 9) %27,3 eğim oranı ile (Şekil 10) tekerlekli sandalye ulaşılabilirliği bağlamında tehlikeli bir rampadır. Aksın geri kalan kısmı, tekerlekli sandalye ile ulaşımına engel teşkil etmeyecek eğim, nitelik ve kalitede zemine sahiptir.

2 numaralı aks, Güney Kapısı'nı Şadırvan'a bağlamaktadır (Şekil 9-mor çizgi). Bu akstan ayrıca Hânîkah'a, 6 numaralı aksa ve Kervansaray'ın doğusunda yer alan oturma gruplarına ulaşmaktadır. Bu aksın 5 numaralı aksla ilişkisi eğim bağlamında ulaşılabilir olsa da, küp granit zemin kaplaması kullanılan bölümde konforlu bir tekerlekli sandalye kullanımı söz konusu değildir (Şekil 10). Aksın kuzey kısmında yer alan 2-b kodlu geçici nitelikte rampa %18,5 eğimi ile, tekerlekli sandalye ulaşılabilirliği bağlamında tehlikeli bir rampadır (Şekil 10).

3 numaralı aks, Kuzey Kapısı'ndan Cami'nin son cemaat yerine bağlantı sağlayan güzergâhtır (Şekil 9-turuncu çizgi). Bu akstan ayrıca 2 ve 4 numaralı akslara da ulaşmaktadır. Bu aks, tekerlekli sandalye kullanıcıları açısından, sadece Şadırvan alanına kadar ulaşılabilirdir.

4 numaralı aks, Doğu Kapısı'ndan Şadırvan ile 5 numaralı aksa bağlantı sağlayan güzergâhtır (Şekil 9-sarı çizgi). Bu akstan, tu-

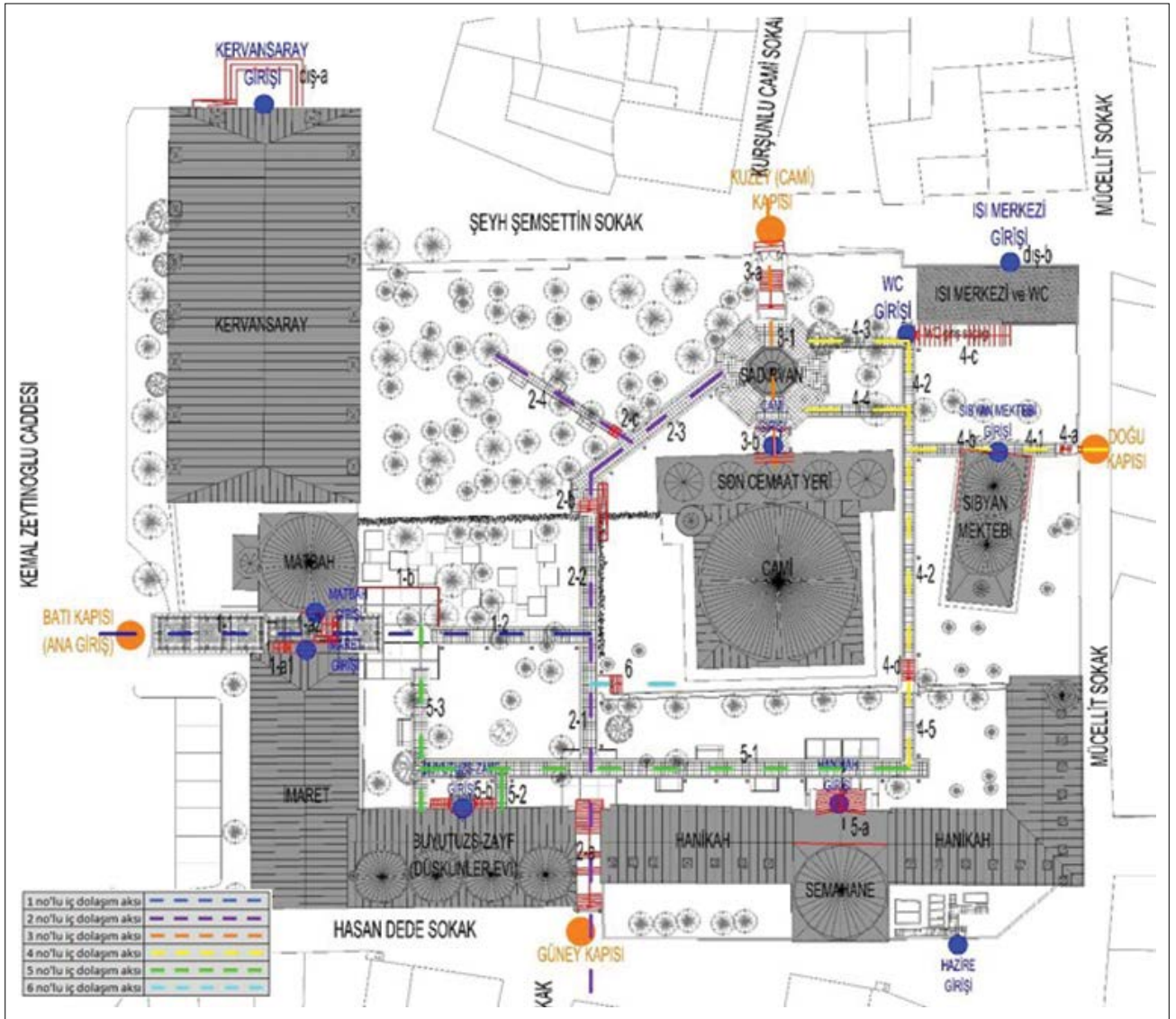
valetler ve Sibyan Mektebi'ne de ulaşım sağlanmaktadır. Üzerinde bulunan merdivenler dolayısıyla bu aks ulaşılabilir değildir.

Doğu-batı doğrultusunda yer alan ve 1 ile 4 numaralı aksları birbirine bağlayan 5 numaralı aks, Külliye'nin ana giriş kapısından başlamayan tek akstır (Şekil 9-yeşil çizgi). Bu aks, genel anlamda topografyaya paralel olmasının da etkisiyle eğimsiz, pışmış toprak döşeme tuğlası ve traverten kullanımı dolayısıyla konforlu ve engelsiz niteliktedir.

Semahane'nin kapısındaki özgün eşik, tekerlekli sandalye ile ulaşılabilirliğe engel olmaktadır. Bu mekânın batı kısmındaki kapıdan 7, doğu kısmındaki diğer bir kapıdan ise 13 birimin bağlandığı iki revağa geçilmektedir. Revaklar, zemin malzemesi bağlamında ulaşılabilirlik ölçütlerine uygundur. Ancak, bu birimlerin kapıları, gerek genişlikleri ve gerekse de revakla olan kot farkları dolayısıyla tekerlekli sandalye bağlamında ulaşılabilir değildir.

6 numaralı aks, Cami beden duvarları çevresindeki peyzaj bakımı için kullanılan bir servis aksıdır (Şekil 9-turkuaz çizgi). Başındaki merdiven nedeniyle, ulaşılabilirliği sağlanmış bir aks niteliğinde değildir.

Aşağıda Şekil 11'de Külliye içi ulaşım akslarının ulaşılabilirliği, eğim, malzeme, teknik ve donanım bağlamında incelenmiş olup, uygun olanlar ve olmayanlar detaylı bir şekilde gösterilmektedir.



Şekil 9. Külliye'nin vaziyet planı, Külliye ile yapılara girişler ve iç ulaşım aksları.






3. Değerlendirme ve Öneriler

Çalışmanın bu bölümünde, yukarıda elde edilen veriler doğrultusunda bir değerlendirme yapılmakta ve çalışma konusu alanda ulaşılabilirliğin artırılmasına yönelik öneriler sunulmaktadır.

- Şehir içi otobüs ve tramvay durakların ile Külliye'nin ulaşılabilir tek ana giriş kapısı olan Batı Kapısı arasındaki bağlantıyı sağlayan Malhatun Sokak, gerek eğimi ve gerekse de kaplama malzemeleri tekerlekli sandalye kullanımına uygundur.
- Araç trafiğine kapalı sokaklar ise (Şekil 3) gerek 10x10 cm ebadında küp granit ve bazalt döşenmiş olmaları, gerekse de bu sokaklar boyunca düzgün malzemeye kaplı kaldırım olmaması nedeniyle, konforlu bir tekerlekli sandalye kullanımına uygun değildir. Bu bağlamda, zemin kaplama malze-

meleri değiştirilerek, ulaşılabilirlik açısından uygun duruma getirilmelidir. Tüm zeminin değiştirilemediği durumlarda, engellilere yönelik minimum 90 cm genişliğinde bir hat düzenlenmelidir. Ancak Kemal Zeytinoğlu Caddesi, malzeme değiştirilse bile topografyanın eğimi nedeniyle tekerlekli sandalye ile ulaşılabilirliğe uygun değildir.

- Külliye'ye, ulaşılabilirlik ölçütlerine uygun olarak, yalnız Batı Kapısı'ndan girilebilmektedir. Güney, Kuzey ve Doğu kapıları ise kot farkı nedeniyle ulaşılabilir nitelikte değildir. Bu bağlamda, bu kapılar da teknik donanımlar kullanılarak ulaşılabilirlik niteliği kazanabilecektir.
- ADA'nın 402.2 maddesi (2019) ile Birleşmiş Milletlerin standardında (UN, 2020) ulaşılabilir güzergâhların; 1:20'den (%5) daha dik olmayan eğime sahip yürüme yolları, girişler, rampalar, yükselen taraflar hariç dönemeç rampaları, asansörler ve platform asansörlerden bir veya

KOD	TÜR		MİMARİ ÖZELLİK													MALZEME	FOTOĞRAF									
	Merdiven Rampa (≥%5)	Eğimsiz yol (<%5)	Basamak sayısı	Sahanlık sayısı	Ort. basamak genişliği	Ort. rihli yüksekliği (m)	Kol / aks genişliği (m)	Alt kot (m)	Üst kot (m)	Δ yükseklik (m)	Uzunluk (m)	Eğim (%)	Korkuluk (D: trabezansız duvar)	Özgül doğal taş	Mermer			Traverten	10x10 küp granit	Kesme andezit vb.	Pisimsiz Toprak	Ahşap				
1-1			-	-	-	-	2,35	818,19	818,19	0	8,29	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
1-a1			4	0	0,31	0,15	1,57					48,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
1-a2			4	0	0,30	0,14	2,15	818,19	818,82	0,63	-	46,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
1-b			-	-	-	-	1,00				2,31	27,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
1-2			1	0	-	0,10	6,61	818,82	818,72	0,10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
2-a			-	-	-	-	2,02	818,82	818,82	0	8,98	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
2-1			25	3	0,30	0,18	1,41	818,82	824,33	4,51	-	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
2-2			-	-	-	-	2,02	818,18	818,82	0,60	6,69	8,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
2-b			5	0	0,31	0,18	2,02	817,16	818,18	1,02	-	58,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
2-c			-	-	-	-	0,90				5,50	18,5	√	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
2-3			-	-	-	-	2,02	816,50	817,16	0,66	10,41	6,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
2-4			2	0	0,30	0,14	0,48	817,16	817,43	0,27	-	46,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
3-a			-	-	-	-	1,00	817,43	817,43	0	7,37	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
3-1			13	2	0,30	0,18	1,27	815,16	816,50	2,34	-	60,0	√	√	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
3-b			-	-	-	-	1,78	816,50	816,50	0	7,38	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
4-a			4	1	0,34	0,19	2,14	816,50	817,24	0,74	-	55,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
4-1			6	1	0,34	0,18	1,05	815,58	816,62	1,04	-	52,9	D	D	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
4-b			-	-	-	-	1,60	816,50	816,62	0,12	8,29	1,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
4-2			1	0	-	0,29	3,59	816,62	816,91	0,29	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
4-c			-	-	-	-	1,60	816,50	817,46	0,96	17,31	5,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
4-3			16	1	0,28	0,18	1,50	813,62	816,50	2,88	-	64,3	√	√	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
4-4			-	-	-	-	1,60	816,50	816,50	0	5,65	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
4-d			-	-	-	-	1,60	816,50	816,50	0	5,65	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
4-5			8	0	0,41	0,17	1,60	817,46	818,82	1,36	-	41,5	D	D	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
5-a			-	-	-	-	1,50	818,82	818,82	0	4,84	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
5-1			9	0	0,31	0,17	2,69	818,82	820,32	1,50	-	54,8	D	D	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
5-2			-	-	-	-	2,03	818,82	818,82	0	26,52	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
5-b			-	-	-	-	1,50	818,82	818,82	0	2,21	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
5-3			9	0	0,32	0,17	1,18	818,82	820,31	1,49	-	53,1	-	D	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
6			-	-	-	-	2,02	818,82	818,82	0	9,63	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Dış-a			5	0	0,30	0,17	2,10	817,98	818,82	0,84	-	56,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Dış-b			3	0	0,32	0,20	7,87	814,53	815,14	0,61	-	62,5	√	D	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
			-	-	-	-	1,04				5,20	11,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
			-	-	-	-	2,14	813,62	813,62	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

Şekil 10. Şekil 9'da belirtilen sirkülasyon gruplarının tanımları.

	Bileşen türü				Güzergâh bileşeni bağlamında											Genel bağlamda					
	Eğimsiz yol (<=5%)	Rampa (>=6%)	Merdiven	Dış mekân ↔ İç mekân	ULAŞILABİLİR DEĞİL											ULAŞILABİLİR	KONFORSUZ ULAŞILABİLİR	ULAŞILABİLİR DEĞİL			
					KONFORSUZ ULAŞILABİLİR																
					Güzergâh genişliği	Kapı genişliği	Ulaşılabilir eleman genişliği	Güzergâhta kot farkı	Malzeme	Korkuluk yok	Korkuluk yetersiz	Eşik	Mimari tasarım	Teknik donanım	Düzensiz basamak	İç mekânda kot farkı	Eğim				
1-1	X																				
1-1 ↔ Matbah geçişi				X																	
MATBAH																					X
1-a1			X																		
1-a2		X	X																		
1-1 ↔ İmaret geçişi				X																	
İMARET																					X
1-b			X																		
OTURMA GRUPLARI																					X
1-2	X																				
1-2 ↔ 2-2 GEÇİŞİ																					X
1-2 ↔ 5-3 GEÇİŞİ																					X
2-a			X																		
2-a ↔ Hanıkah batı revak*				X																	
2-1	X																				
2-1 ↔ 5-1 GEÇİŞİ																					X
2-1 ↔ 6 GEÇİŞİ																					X
2-2		X																			
2-2 ↔ 1-2 GEÇİŞİ																					X
2-b		X	X																		
2-3		X																			
2-3 ↔ 3-1 GEÇİŞİ																					X
2-c			X																		
2-4	X																				
3-a			X																		
3-1 (ŞADIRVAN)	X																				X
3-b			X																		
SON CEMAAT YERİ																					X
Son cemaat yeri ↔ Cami geçişi				X																	X
CAMİ				X																	X
4-a			X																		
4-1	X																				
4-b			X																		
Yarı açık mekân ↔ Sıbyan Mektebi				X																	
SİBYAN MEKTEBİ		X																			X
4-2		X																			
4-2 ↔ 4-c geçişi				X																	
4-c			X																		
4-c ↔ WC				X																	
WC				X																	X
4-3	X																				
4-4	X																				
4-3 ve 4-4 ↔ 3-1 GEÇİŞİ																					X
4-d			X																		
4-5	X																				
4-5 ↔ 5-1 GEÇİŞİ																					X
5-a			X																		
Yarı açık giriş mekânı ↔ Semahane				X																	
SEMAHANE				X																	X
Yarı açık g. m. ↔ Doğu / batı revakları				X																	
DOĞU/BATI REVAKLAR				X																	X
Hanıkah doğu/batı revakları ↔ 20 adet oda				X																	X
20 ADET ODA				X																	X
5-1	X																				
5-1 ↔ 2-1 GEÇİŞİ																					X
5-2	X																				
5-b			X																		
BUYUTUZS-ZAYF SAHANLIK				X																	X
Sahanlık ↔ revak					X																
REVAK					X																X
Revak ↔ 4 adet oda					X																X
4 ADET ODA					X																X
5-3	X																				
5-3 ↔ 1-2 GEÇİŞİ																					X
6			X																		
2-1 ↔ 6 GEÇİŞİ				X																	X
Dış-a		X	X																		
Sahanlık ↔ Kervansaray				X																	
KERVANSARAY				X																	X
Dış-b	X																				
ISI MERKEZİ																					X
Hasan Dede Sokak ↔ Hazire	X																				
HAZİRE																					X

Şekil 11. Külliye'nin dış ve iç mekân ulaşılabilirliği.

birkaçını içermesi zorunlu olduğu belirtilmektedir. Eğimin kaçınılmaz olarak daha fazla olduğu yerlerde ise, her 10 m'de 1.5-1.8 m uzunlukta bir sahanlık oluşturulması gerekmektedir. Bu bağlamda, Odunpazarı Kentsel Sit Alanı'nın büyük bir bölümü ulaşılabilir olmaktan çıkmaktadır. Buna ek olarak, söz konusu alan tarihi bir bölge olduğu için, böylesi düzenlemeler yapılması imkânsızdır. Bu bağlamda, bölgede, ulaşılabilir güzergâhların belirlenmesi gerekmektedir. Çalışmada Şekil 8'de Atatürk Bulvarı üzerindeki toplu taşıma duraklarından Külliye'ye ve katlı otopark alanına ulaşan, tekerlekli sandalye kullanımı açısından en konforlu aks, 'ulaşılabilir aks' olarak belirlenmiştir. Bu aksın, bölgede tabela ve levhalarla gösterilerek, algılanabilir hale getirilmesi gerekmektedir.

- Zemindeki yağmur ızgaralarının, tekerlekli sandalye kullanıcılarına, baston ve koltuk değneği kullanıcılarına, bebek arabalı ailelere, yüksek topuklu kadınlara tehlike yaratması için, yaya yoluna dikey gelecek şekilde yerleştirilmeleri gerekmektedir.
- Külliye'de hâlen kullanılmakta olan üç adet rampanın eğim, konum ve malzeme açısından yeniden tasarlanarak, uygulanması gerekmektedir.
- Külliye içerisindeki Cami'nin en azından ısıtılan bölümlerine, kısıtlı da olsa ulaşılabilir bağlantı sağlamak gerekmektedir.
- Tuvaletlerin yeri ve mimari özelliği bağlamında, ulaşılabilir hale getirilmesi mümkün görülmemektedir. Ancak, mümkünse Külliye içerisinde, mümkün değilse de Külliye'ye en yakın bölgede ulaşılabilir nitelikte bir tuvalet planlanması gerekmektedir.
- Odunpazarı Kentsel Siti KAİP hükümlerinin 'Sokak Kaplamaları' bölümünde özellikle engelli ulaşılabilirliğine yönelik herhangi bir düzenleme yer almamaktadır. KAİP'te bu hususlarla ilgili plan notu eklenmelidir.

5. Sonuç

Yapılı çevrenin tüm imkânlarından, hayatlarını geçici ya da kalıcı kısıtlılık durumunda geçirme ihtimali bulunan tekerlekli sandalye kullanıcılarıyla birlikte, bebek arabası kullanan ailelerin de faydalanabilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda, kentsel mekânların ve yapıların ulaşılabilirlik açısından gerekli şartları sağlamaları önemli olmaktadır. Ulaşılabilirlikle ilgili önlemlerin alınmasında, sadece mevzuatların çıkarılması da yeterli olmamaktadır. Mevzuatlarda belirlenen hükümlerin, projelere, planlara ve uygulamalara uygun ve yeterli şekilde aktarılıp aktarılmadığı da denetlenmelidir. Bu çalışmada da, görüldüğü üzere, konuyla ilgili yazılı mevzuatlara rağmen, planlamada ve uygulamada da engelli ulaşılabilirliğine yönelik önemli eksiklikler görülmektedir.

KAYNAKLAR

- Access Board. (2002). Americans with Disability Act-Accessibility Guidelines (ADAAG).
- Americans with Disabilities Act. (2019). What is the Americans with Disabilities Act?. <https://adata.org/learn-about-ada> (Erişim tarihi: 15.05.2019)
- Alanya Belediyesi. (2016). Alanya Belediye Başkanlığı Herkes İçin Alanya Engelsiz Kent Yönetmeliği. Sosyal Yardım İşleri Müdürlüğü.
- ANSI. (2019). Accessible and Usable Buildings and Facilities. https://cdn.ymaws.com/www.aiatriangle.org/resource/resmgr/CE_/ICC_A117.1-09.pdf (Erişim Tarihi: 15.05.2019)
- Aygün, E. (2017). Kentsel Açık Alanların Fiziksel Engelliler Tarafından Kullanım İmkanlarının Değerlendirilmesi; Tekirdağ Süleymanpaşa İlçesi Örneği. T.C. Namık Kemal Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi.
- Biçer, Z.Ö. ve diğerleri. (2018). Engellilere Yönelik Yapılan Düzenlemelerin Kamu Kurumlarına Maliyeti İçin Örnek İnceleme Alanı; Erciyes Üniversitesi. Erciyes Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi. Cilt 34, Sayı 1, 2018, 56-77.
- Çınar, H. ve diğerleri. (2015). Kamu Binaları: Engellilerin Donatı Ve Mobilya Kullanımına Yönelik Yaşam Analizi. Süleyman Demirel Üniversitesi Mühendislik Bilimleri ve Tasarım Dergisi 3(3), ÖS:Ergonomi2015, 329-337, 2015. ISSN: 1308-6693.
- Demiroğlu, D. ve diğerleri (2016). Engelli Bireylerin Üniversite Yerleşkelelerinde Ortak Mekânları Kullanabilmeleri Üzerine Örnek Bir Araştırma: Kilis 7 Aralık Üniversitesi Merkez Yerleşkesi. İnönü Üniversitesi Sanat Ve Tasarım Dergisi. ISSN: 1309-9876 E-ISSN: 1309-9884, Cilt/Vol. 6 Sayı/No.13 (2016): 91-108.
- Denizli Belediyesi. (2013). Denizli Belediyesi Kent Konseyi Engelliler Meclisi Engelli Kılavuzu.
- Diker, O. ve Çetinkaya, A. (2016). Erişilebilir Turizm Açısından Safranbolu Turizm Destinasyonunun Uygunluğunun Değerlendirilmesi. Karabük Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi. Özel sayı: 2, 2016, 111-125.
- Engelliler Hakkında Kanun. (2005). Resmi Gazete (Sayı: 5378). <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.5378.pdf> (Erişim tarihi: 15.05.2019)
- Eskişehir Valiliği. (2019). Kurşunlu Camii Külliyesi. <http://www.eskisehir.gov.tr/kursunlu-camii-kulliyesi>. (Erişim tarihi: 15.05.2019)
- Evcı, A. ve Kuş Şahin, C. (2017). Bedensel Engelli Bireylerin Erişilebilir Turizm Değerlendirmesi Üzerine Bir Araştırma. Nevşehir Bilim ve Teknoloji Dergisi Cilt 6(2) 681-689. DOI: 10.17100/nevbitlek.334625
- İMO (TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası) İzmir Şubesi. (2018). Engelli Erişilebilirliğinde Olmazsa Olmazlar.
- İstanbul BŞB. (2010). Herkes İçin Erişilebilir ve Kullanılabilir Fiziksel Çevre ve Yapılar İçin Ek Teknik Şartname. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Proje Değerlendirme ve Koordinasyon Takip Kurulu.
- İzmir BŞB. (2018). İzmir Büyükşehir Belediyesi Engelsiz İzmir Kırmızı Bayrak Teknik Şartnamesi. Sosyal Projeler ve Engelli Hizmetler Şube Müdürlüğü.
- Kuter, N. ve Çakmak, M. (2017). Kamusal Dış Mekânlarda Engelliler İçin Tasarım: Ankara, Seğmenler Parkı Örneği. Anadolu Orman Araştırmaları Dergisi, 2017, 3(2) 93-110.
- Lenker, J.A. ve diğerleri. (2016). Usability Evaluation of Access Ramps in Transit Buses: Preliminary Findings. Journal of Public Transportation, Vol. 19, No. 2, 2016.
- Malkoç True, E. ve Sönmez Türel, H. (2013). Yapılı Çevrelerin Fiziksel Engelliler Yönüyle Kullanılabilirliği: İzmir Kenti Örneği. Atrium Hasan Kalıncıoğlu Üniversitesi Güzel Sanatlar ve Mimarlık Fakültesi. ISSN: 2147 - 6683. Cilt 1, Sayı 1, 1-16, 2013
- Mersin BŞB. (2018). Mersin Büyükşehir Belediyesi Erişilebilirlik Yönetmeliği. Mersin Büyükşehir Belediye Başkanlığı Engelliler Dairesi.
- Muratpaşa Belediyesi. (2015). Muratpaşa Belediyesi Engellilere Yönelik Yö-

- netmelik. Engelli Hizmetleri Şube Müdürlüğü.
- Neufert, E. (2018). Neufert Yapı Tasarımı. Beta Basım Yayım Dağıtım AŞ. 41. baskı.
- Olgun, R. ve Yılmaz, T. (2014). Parkların Erişilebilirlikleri Üzerine Bir Araştırma: Niğde Kızılelma Parkı Örneği. Artvin Çoruh Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi ISSN:2146-1880, e-ISSN: 2146-698X. Cilt: 15, Sayı:1, Sayfa: 48-63 Nisan 2014.
- Özkut, D. ve Yılmaz, R. (Ed.). (2011). Odunpazarı Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı İmar Planı Revizyonu. Odunpazarı Belediyesi Yayınları.
- Page, T. ve Thorsteinsson, G. (2018). An Inclusive Design Study of Wheelchair Users in the Built Environment. Journal of Engineering and Architecture. June 2018, Vol. 6, No. 1, pp. 1-18. ISSN: 2334-2986 (Print), 2334-2994 (Online). DOI: 10.15640/jea.v6n1a1
- Pressman, A. (Ed.). (2007). Architectural Graphic Standards. The American Institute of Architects. Eleventh Edition. 2007.
- Şat, N. ve Göver, T. (2017). Engelliler İçin Belediyelerin Erişilebilirlik Sorumlulukları: Çorum Engel Haritası Projesi. Hitit Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi - Yıl 10, Sayı 1, 521-541. DOI: <http://dx.doi.org/10.17218/hititsosbil.287902>
- TSE. (2019). TS 9111 Standard Detayı. <https://www.tse.org.tr/> (Erişim Tarihi: 15.05.2019)
- TSE. (2020) TS 12576 Standard Detayı. <https://www.tse.org.tr/> (Erişim Tarihi: 10.02.2020)
- UN. (2020). United Nations-Accessibility for the Disabled - A Design Manual for a Barrier Free Environment- II. Architectural Design Considerations. <https://www.un.org/esa/socdev/enable/designm/AD2-01.htm> (Erişim Tarihi: 10.02.2020)