# ÇANAKKALE KENT KONSEYİ

# YAŞLI DOSTU ÇANAKKALE ÇALIŞMA GRUBU

# SONUÇ RAPORU


**Hazırlayanlar:**

Prof. Dr. Ali Tolga Özden (ÇOMÜ Mimarlık Bölümü)

Doç. Dr. Melda Açmaz Özden (ÇOMÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü)

Dr. Pelin Fırat Örs (ÇOMÜ Mimarlık Bölümü)

Y. Hemşire – Sosyolog Gülseren Eren Cebecioğlu (Çanakkale Sağlık Çalışanları ve Emeklileri Derneği (ÇASEMDER) Aktif Yaş Alma Komisyonu Kolaylaştırıcısı)

Y. Mimar Tülay Aygün (Çanakkale Mimarlar Odası)

Asude Bayram (Çanakkale Kültür ve Sanat Derneği)

Doç. Dr. Sevnur Mandacı (Çanakkale Sağlık Çalışanları ve Emeklileri Derneği (ÇASEMDER) Aktif Yaş Alma Komisyonu Üyesi)

Dernek Başkanı Ülviye Çalıdağ (Çanakkale Sağlık Çalışanları ve Emeklileri Derneği (ÇASEMDER))

Y. Mimar Orçun Fındık (ÇOMÜ Mimarlık Bölümü)


(Kapak fotoğrafı, yazarlar tarafından Leonardo AI: AI Image Generator (2025) kullanılarak hazırlanmıştır.)

## 1. ÇANAKKALE VE AKTİF YAŞAM

Çanakkale ilinde yaşayan 65 yaş ve üzeri nüfus il nüfusunun %16,5'i olup, bu oran merkez ilçenin kentsel alanında %11 kırsal alanında %14 paya sahiptir. Belde ve köylerde dikkat çeken bir diğer yaş grubu 30-35 yaş arasındaki nüfus önümüzdeki 20 yıl içinde 65 yaş ve üzerinde yığılma oluşturacağından, bu gelecek dönem için önemli bir kırsal yaşlanma sorunu yaratacaktır (Bakar 2024).

Çanakkale merkez ilçe kentsel alanında 65 yaş ve üzeri nispi düşüş hissedilmesinin nedeni ise, kentin yerel nüfusuna katılan üniversite ve askeri birlik genç nüfusun katılımıdır. Yerel nüfusun yaşlanma hızı konusunda Çanakkale ili ülkenin yaklaşık 20 yıl önünden gittiği, bu durum avantaj olarak değerlendirilirse yapılacak müdahalelerin ülkemiz için öncü rol oynayabileceği düşünülmektedir (Bakar 2024).

İnsanoğlunun yaşam döngüsünde görülen bu değişim yaşlılık olarak adlandırılan dönemi uzatmış ancak bu döneme ait yeni sorunlar yaratmıştır. Özellikle hücresel yenilenmeyi geliştirici stratejilerle yaşlılık ötelenebilse de fizyolojik ve biyolojik gerileme ile geriatrik sorunlar engellenememektedir.

Dünyada ve ülkemizde yaşanan demografik değişimler ülke yönetimlerini yeni eylem planları yapma zorunluluğuna itmiştir. T.C. Devlet Planlama Teşkilatı da ilk kez 2007 yılında ''Türkiye'de Yaşlıların Durumu ve Yaşlanma Ulusal Eylem Planı''nı hayata geçirmiş, belirli aralıklarla bu planlar yenilenmektedir (DPT 2007). Uluslararası anlaşmalara bağlı olarak alınan bu kararlar içinde beş pilot ilde yaşlılara yönelik hizmetler planlanmış, bu illerden biri olan Çanakkale ilinde de Yaşlı Hizmet Merkezi açılmıştır. 2022 aralık ayında yapılan 12. Kalkınma Planı toplantısında **Aktif Yaşlanmaya** özel bir bölüm ayrılmış aktif yaşlanmaya etki eden kriterler üzerinden hizmetler üretilmeye başlanmıştır. WHO (Dünya Sağlık Örgütü) aktif yaşamı etkileyen kriterleri şöyle belirler; bireyin cinsiyeti ve kültürü ana belirleyicidir, bireyin kalıtsal özellikleri yanında sağlık kapasitesi, alışkanlıkları, sosyal çevresi, ekonomik yeterliliği, alabildiği sağlık ve sosyal hizmetler ile yaşadığı fiziksel çevrenin özellikleri yaşam kalitesini etkileyen en önemli belirleyicilerdir (WHO 2012).

Birey yaşı ilerledikçe fiziksel ruhsal ve sosyal yeti kayıpları yaşar, aktif yaşamını devam ettirebilmek içinse sosyo-kültürel ve demografik özelliklere bağlı kalmaksızın farklı yaşam

desteklerine gereksinim duyar. Gereksinim duyulan kayıplar herkes için farklı düzeylerde olabildiği gibi farklı nedenlere de bağlı olabilir. Eğer yaşamakta olduğu yeti kaybını bir destek ile tamamlayabilirse (örn. gözlük, kulaklık vb.) aktif yaşama katılmaya ve yaşam kalitesini korumaya devam eder. Bu bireyin sadece fizyolojik değişiminde yaşadığı bir örnektir, bununla birlikte birçok bedensel ruhsal sosyal değişimleri olacak ve onu etkileyen birçok faktör ömrünün sonuna kadar aktif yaşamına olumlu veya olumsuz etki etmeye devam edecektir (Eren 2014).

Kaliteli yaşam bireyin temel hakkıdır. Hücresel yaşlanma olgusunun temelleri hakkındaki bilgiler doğuştan gelen genetik mirası belirli oranlarda etkilese de bireyin hayat tarzı onun yaşam kalitesini değiştirebilir. Kronolojik yaş ile biyolojik yaş arasındaki mesafe biyolojik yaşı olumsuz etkileyen alışkanlıklara veda etmeyi gerekli kılabilir. Doğuştan var olan hücrelere ait biyolojik saate uymak ve bu saate sadık kalmak sağlıklı yaş almanın birinci kuralı olmalıdır.

Yapılan araştırmalar ve çalışmalar göstermektedir ki; birey yaş aldıkça sadece fiziksel, ruhsal sağlık ve sosyal sorunlarıyla baş etmeye çalışmaz, bununla birlikte içinde yaşadığı barınağın, yapılı çevrenin ulaşılabilirlik ve erişilebilirlik özelliğine bağlı olarak da sorunlar yaşar ve gün geçtikçe ya evine bağımlı hale gelir ya da özgürleşebilir. Yaşlıların sosyal, ekonomik, kültürel ve fiziksel olarak mekânsal dönüşüm sürecini ‘anlatan’ ve ‘anlamlandıran’ bir yere ihtiyaçları olduğu söylenmektedir. Fenomenolojik araştırmaların temelini oluşturan ‘yer’ kavramı da bunu destekleyici bir kavramdır. Yer kavramında, insan ile belirli bir mekân arasında ilişki sağlanabildiği sürece, yere aidiyet sağlanabilir. Mahremiyet, özerklik, kişisel geçmiş ve benlik gereksinimleri dikkate alınarak bireysel programların yaratılması ile **terapik** çevre tasarımının desteklenebileceği bildirilir (Marsden ve arkadaşları 2003).

Yine yapılan araştırmalar, yaşlılıktan kaçmanın mümkün olamayacağını fakat yaşanılan çevreyi yaşlı dostu kılmanın mümkün olabileceğini göstermektedir. İnsan anatomisi ve fizyolojisi zamanın getirdiği etki ile değişikliklere uğradığında, çoğu zaman rahatlıkla kullandığı mekânı ve eşyaları kullanmakta zorlanabilir. Yaşananlar kişiye yeni bir döneme girdiğini işaret eder, yaşadığı yer ve çevrenin değişmesi gerektiğini hatırlatır. Uzmanlar yaşanabilir bir çevrenin varlığının, her koşulda ona ulaşılabilirliği kolaylaştırmadığını belirtirler. **Ulaşılabilirlik,** şehirsel çevreyi, binayı, alanı, bir tesisi, bir yeri bütün insanların engellenmeden kullanabilmeleri ve özgürce faydalanmaları gerektiğini kabul eden bir anlayıştır (Pakdil & Pakdil 2003). **Ulaşılabilirlik**

**kavramının ölçütleri, her bireyin kendi vücut ölçüleri ve fiziksel olanakları ile belirlenmelidir** (Üresin 2005).

Yapılı çevrede, bağımsız hareket etmeyi sağlayan kaldırımların, toplu taşıma araçları kullanım kolaylığının, park yerleri, çevre düzenlemeleri vb. gibi alanların kullanım kolaylıkları da ulaşılabilirliği etkiler. Yapı içindeki seviye farklılıkları, asansörün yeterli sayıda ve büyüklükte olması, tuvalet ve banyo gibi sık kullanılan alanların kullanıma uygun olması aydınlatma, kayganlık, gürültü gibi unsurlar dikkate alınmalıdır. **Ulaşılabilirliğin ve kullanılabilirliğin azaldığı yerlerde, kazaların ve yaralanmaların yaşanması kaçınılmazdır.**

Kasıtlı ya da kasıtsız olarak yaralanmalardan korunmada en önemli kavramlardan diğeri '**güven içinde olma duygusu'** dur. Güven içinde yaşamanın, toplumun iyilik hali ve sağlıklı olabilmesi için sağlanması gereken temel ön koşuldur (Üresin 2005). Toplumun güvenliğine yönelik yapılan müdahaleler güven içinde olmayı sağlayan "somut" müdahalelerdir. Yaşanılan fizik ve sosyal çevre içinde her iki düzeyde de güven sağlamanın önemi üzerinde durulur. **Evde, trafikte, yaşanılan kent içinde ve bunun gibi pek çok ortamda, yaralanmalardan korunmaya yönelik olarak geliştirilmiş düzenlemelerin aktif yaşlılığın hayata geçirilmesini sağlayacak belirleyicileri olduğu ifade edilir** (Özcebe 2006).

Dünya Sağlık Örgütü, aktif yaşlanma ihtiyaçları hakkında bilgi ve eğitimin tüm sağlık, sosyal hizmet ve rekreasyon işçilerinin yanı sıra, şehir planlamacıları ve mimarlar için müfredat ve eğitim programlarına eklenmesini önermektedir (WHO 2012). Yaşanılan çevrenin, evlerin sağlıklı ve güvenli bir ortama çevrilebilmesi için belirlenen kriterlerin kontrol listeleri haline getirilerek kontrol edilmelerinin ve de değişmesi gerekenlerin değiştirilip, eklenmesi gerekenlerin eklenmesi gerekir. Yaşlıların yaşadıkları evlerde kontrol listeleri kullanılarak, en güvenli yaşam ortamını yaratmak için yaşayan kişilerle konuşulup, onların önerilerinin dikkate alınmasının önemi ve ayrıca yapılan değişikliklerin o ortamda yaşayacak olan kişilere ayrıntılı olarak anlatılmasının gereği üzerinde durulur. Oluşturulacak kontrol listesinde aydınlatma, zemin, döşeme ve koridor, banyo ve tuvalet, merdiven, mutfak, mobilya ve yatak odası bölümlerinin yer almasının gereği belirtilmektedir (Özcebe 2006).

**Sonuç olarak bir mekânın kullanılabilirlik özellikleri bireyin;**

1. fonksiyon ve etkililik düzeyine (fonksiyonel performans düzeyi),

2. psikolojik rahatlık ve tatmin düzeyine (davranışsal performans düzeyi) ve
3. sağlık, güvenlik, emniyet düzeylerine (teknik performans düzeyi) cevap veriyor olmalıdır (Dinç 1999).

## 2. YAŞ(LI) DOSTU KENTLER BAĞLAMINDA ÇANAKKALE

Dünya genelinde nüfus dağılımlarına ve projeksiyonlara bakıldığında dünya nüfusunun gittikçe artan bir oranda "yaşlandığı" bilinmektedir. Dünya genelinde 2020 yılında yaklaşık 1 milyar olan 60 yaş ve üstü nüfusun 2030 yılında 1.4 milyara, 2050 yılında ise 2.1 milyara yükselmesi beklenmektedir (DSÖ 2024). Bu durum ülkemizde de benzer bir eğilim izlemektedir. 2024 yılı verilerine göre 65 yaş ve üzeri nüfus Türkiye'de 9 milyon 112 bin 298 kişi olarak belirlenmiş, bu sayı 2019 yılına göre yaklaşık 1.5 milyonluk bir artış göstermiştir (TÜİK 2025). Bu artış ile birlikte 2019-2024 yılları arasında 65 yaş ve üzeri nüfus, toplam nüfusun %9.1'inden %10.6'sına çıkmıştır (TÜİK 2025). Projeksiyonlar, önümüzdeki yıllarda yaşlı nüfusun ülkemizin gittikçe artan bir yüzdesini oluşturacağını göstermektedir (TÜİK 2025).

Bu bağlamda, Çanakkale Kent Konseyi Yaşlanan Çanakkale Çalışma Grubu, 2024 yılında "Yaşlanan Çanakkale" adında bir yayın yayımlamıştır (Bakar 2024). Bu yayında da belirtildiği üzere Çanakkale'de ülkemiz ve dünyadakine benzer bir eğilim dikkati çekmekte, özellikle 1990'lardan itibaren nüfusun yaşlanmakta olduğu görülmektedir (Bakar 2024). Türk İstatistik Kurumu verileri ve projeksiyonlarına göre, Çanakkale'de, 2021 yılında yaklaşık 87000 olan 65 yaş ve üzeri nüfusun 2040 yılında yaklaşık 170000'e; yine 2021 yılında yaklaşık 7000 olan 85 yaş ve üzeri nüfusun 2040 yılında yaklaşık 19000'e çıkması beklenmektedir (Bakar 2024).

Bu tablo, tüm dünyada olduğu gibi Çanakkale özelinde de yaşlılara yönelik çalışmalara öncelik verilmesi gerekliliğini vurgulamaktadır.

## 3. YAŞ(LI) DOSTU KENTLER

Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD)'ye göre "yaşlı nüfus", toplumun 65 yaş ve üzeri olan kesimini kapsamaktadır (OECD n.d.). Dünya'nın ve ilimizin gittikçe artan bir yüzdesini oluşturan bu nüfusun (DSÖ 2024; TÜİK 2025) mümkün olan en iyi koşullarda yaşamını sürdürebilmesi için dünya genelinde çeşitli kurum ve kuruluşlar kent ölçeğinde önlemler

almaktadır. Bu bağlamda, “Yaş Dostu Kent” ya da “Yaşlı Dostu Kent” gibi kavramlar ön plana çıkmaktadır.

Dünya Sağlık Örgütü, “yaş dostu kent” kavramını “aktif yaşlanma” çerçevesinden incelemekte ve aktif yaşlanmayı “insanlar yaşlandıkça yaşam kalitesini artırmak amacıyla sağlık, (sosyal) katılım ve güvenlik fırsatlarını optimize etme süreci” olarak tanımlamaktadır (DSÖ 2007, s. 5) (Şekil 1). Aktif yaşlanma; artan yaşam kalitesi, faaliyetlere katılım, sağlıklı yaş alma gibi kavramlarla birlikte anılmakta ve engelli bireyler de dahil olmak üzere tüm nüfusu kapsayan bir bakış açısıyla değerlendirilmektedir (DSÖ 2002). Aktif yaşlanma kavramına göre yaşlı bireylerin günlük hayatlarında çeşitli aktivitelere katılarak, sosyal, kültürel, toplumsal etkinliklere dahil olarak yaşamlarını sürdürmeleri hedeflenmekte, sağlıklı yaş almaları ile sağlıklı yaşam süresi beklentilerindeki artış önemsenmektedir (DSÖ 2002).

**Şekil 1.** Aktif yaşlanma ile ilgili belirleyiciler

(DSÖ 2007’den adapte edilmiştir.)

Bu çerçevede, Dünya Sağlık Örgütü “yaş dostu kentleri” “aktif yaşlanma”ya olanak verecek alanlar olarak değerlendirmekte ve onları, yaşlıların farklı kapasitelere sahip bireyler olduklarını tanıyan, yaşlıların tercih ve gereksinimlerine duyarlı, yaşlıların yaşam biçimlerine ve kararlarına saygılı, yaşlıları toplumun tüm alanlarına entegre eden ve kırılgan nüfusu koruyucu oluşumlar olarak nitelendirmektedir (DSÖ 2007, s. 5).

Bu bağlamda, Dünya Sağlık Örgütü, bir kentin yaş dostu kent olup olmadığını değerlendirmek için sekiz ana başlık kullanmıştır (DSÖ 2007, s. 8). Bu başlıklar, Şekil 2’den de takip edilebileceği üzere, “dış mekânlar ve binalar”, “ulaşım”, “konut”, “sosyal katılım”, “saygı ve sosyal kaynaştırma”, “sivil katılım ve istihdam”, “iletişim ve bilgi” ile “toplumsal destek ve sağlık hizmetleri”dir (DSÖ 2007, s. 9).

**Şekil 2.** Yaş dostu şehir konuları (DSÖ 2007’den adapte edilmiştir.)

Dünya Sağlık Örgütü tarafından kullanılan bu başlıklar, yaş(lı) dostu kentleri değerlendirmek için iyi bir şablon niteliğinde olduğu kadar, kentlerin bu konuda hangi alanlarda iyileştirme yapabileceğinin de ipuçlarını sunmaktadır. Hiç kuşkusuz, sağlıklı ve erişilebilir bir ulaşım sistemi, yaşlıların kullanımına uygun hale getirilmiş, güvenli, erişilebilir konutlar, yaşlıların sosyal hayata herhangi bir bariyer olmadan katılımı ve bununla ilişkili olarak toplumdan gördükleri saygı, çeşitli istihdam olanaklarından yararlanabilmeleri, ihtiyaçları olan bilgiye kolayca erişebilmeleri ve gerekli mercilerle rahat bir şekilde iletişim kurabilmeleri, ihtiyaç duydukları sağlık hizmetlerinden ve çeşitli toplumsal destek unsurlarından yararlanabilmeleri gibi özellikler bir araya geldiğinde bir kenti yaşlılar için yaşanabilir, güvenli ve konforlu kılmaya yardımcı olacaktır (bakınız DSÖ 2007).

Bu bağlamda, yaş(lı) dostu kentler ile ilgili çalışmalar, bu başlıklardan her birini titizlikle dikkate alarak yürütülmeli ve uygulanmalıdır. Ancak bu şekilde bütüncül bir yaklaşımla bir kenti yaş(lı) dostu kent olarak nitelendirmek mümkün olacaktır. Bu çalışma kapsamında, bu bağlam dikkate alınmakta ve ancak bütüncül bir yaklaşımın bir kenti yaş(lı) dostu kent olarak istenen seviyeye getireceği kabul edilmektedir. Bununla birlikte, çalışmanın on iki aylık süresi dikkate alınarak bir kısıtlamaya gidilmiş ve bu çalışmanın, Çanakkale'nin yaş(lı) dostu kent olması yolunda bir adım olarak görülmesine karar verilmiştir. Bu nedenle, bu çalışma tarafından tanımlanan aşamanın Çanakkale İli Merkez İlçe'de tanımlanan bir çalışma alanındaki dış mekânlara odaklanması ve yapılı çevre çerçevesinde bir değerlendirme yapılması kararlaştırılmıştır.

### 3.1. YAŞ(LI) DOSTU YAPILI ÇEVRE

DSÖ (2007), yaş(lı) dostu yapılı çevreyi dış mekânlar ve binalar bağlamında çeşitli alt başlıklar üzerinden tartışmaktadır. Bu alt başlıklar temiz ve hoş bir çevre, yeşil alanlar, dinlenme mekânları, yaş-dostu kaldırımlar, güvenli yaya geçitleri, erişilebilirlik, güvenli bir çevre, yaya ve bisiklet yolları, yaş-dostu binalar, yeterli kamusal tuvaletler ile yaşlı müşteriler olarak gruplanmıştır (DSÖ 2007). Bu bağlamda, DSÖ (2007)'ye göre yaş(lı) dostu yapılı çevre, temiz ve düzenli bir çevrede konumlanan, erişilebilir ve bakımlı yeşil alanların yer aldığı, yeterli sayıda oturma elemanının (bank vb.) bulunduğu, yürünebilir, yeterli genişlikte ve engelsiz kaldırımlara

sahip, yaya geçitlerinin sesli ya da görsel çeşitli yaş(lı) dostu uyarılar ile düzenlendiği, erişilebilir ve güvenli, yeterli sayıda kamusal tuvalet barındıran, binalarda yaş dostu önlemlerin alındığı, ticari mekânlarda yaşlı müşterilere yönelik düzenlemelerin bulunduğu çevreler olarak betimlenmektedir (DSÖ 2007).

Yukarıdaki ifadede de belirtildiği üzere "erişilebilirlik" yaş(lı) dostu mekânlar için ön plana çıkan bir kavramdır. Özellikle yaşlıların sıklıkla kullandığı parklar, yaya yolları, toplu taşıma durakları gibi kamusal alan ve mekânların "engelsiz" bir kullanım deneyimi sunması, yaşlıların sağlığı, konforu ve morali açısından yüksek öneme sahiptir. Dış mekânların "erişilebilir" olması yaşlı bireyleri dışarıya çıkmaya teşvik ederek sosyalleşmelerini, egzersiz yapmalarını, günlük hayata karışmalarını sağlayarak aktif bir şekilde yaşlanmalarına katkıda bulunmaktadır.

### 3.2. EVRENSEL TASARIM VE ERİŞİLEBİLİRLİK

Erişilebilirlik ile benzer bir yaklaşıma sahip bir diğer kavram ise "evrensel tasarım"dır. Evrensel tasarım, mekânların engelli ya da engelsiz, yaşlı, genç, çocuk, yetişkin fark etmeksizin tüm bireyler tarafından herhangi bir düzenleme yapılmadan, olduğu gibi, eşit bir şekilde kullanımına yönelik bir yaklaşımdır (Sirel & Sirel 2017). Bu yaklaşımın arkasında yatan temel düşünce, insanların bedensel yeterliklerinin zaman içinde değişim göstermesi, her bireyin fiziksel hareket kapasitesinin birbirinden farklı olması ve bu sebeplerden dolayı insanların yaşadığı, yararlandığı fiziksel mekânları düzenleyip tasarlarken bu unsurların göz önünde bulundurulması gerekliliğidir (Zeyrek Çepehan ve Güller 2020).

Bu bağlamda, Sirel ve Sirel (2017), 1997 yılında North Carolina State Üniversitesi Evrensel Tasarım Merkezi tarafından önerilen yedi evrensel tasarım prensibini şöyle sıralamaktadır: "kullanımda eşdeğerlik", "kullanımda esneklik", "basit ve anlaşılır kullanım", "algılanabilir bilgilendirme", "hataların hoşgörü ile karşılanması", "düşük fiziksel güç", "yaklaşım ve kullanım için uygun mekân gereksinimi" (Sirel & Sirel 2017, s. 562; ayrıca bkz. Zeyrek Çepehan & Güller 2020).

Yaş(lı) dostu kentler bağlamında bu prensiplere baktığımızda, "kullanımda eşdeğerlik" ilkesi hareket kapasitesi ne olursa olsun tüm kullanıcılar için yapılı çevrenin eşit kullanımını önermektedir. Bu bağlamda, yaya yollarının gerekli bölümlerinde rampaların bulunması, yaya

yol kaplamalarının uygun homojenlikte ve bakımlı olması gibi unsurlar yapılı çevrenin yaşlı bireyler tarafından diğer bireyler ile daha eşit koşullarda kullanımına imkân verecektir. Yaşlı dostu kent uygulamalarında "kullanımda esneklik" ilkesine örnek olarak kent mobilyalarının tasarımları gösterilebilir. Bu mobilyaların farklı pozisyonlarda oturmaya izin verecek şekilde ergonomik tasarımlara sahip olması ve tekerlekli sandalyenin yanaşmasına imkân verecek şekilde kurgulanması kullanımda esneklik yaratacak yaş dostu alternatiflerdir. "Basit ve anlaşılır kullanım" prensibine örnek olarak akıllı su vezneleri gibi cihazların sade ve basit komutlar ile çalışması, "algılanabilir bilgilendirme" ilkesine de örnek olarak yine akıllı su veznelerinin sesli sistemler ile kullanıcıyı yönlendirici özellikler taşıması verilebilir. "Hataların hoşgörü ile karşılanması" ilkesine örnek olarak zemin kaplamalarının özellikle yağışlı günlerde bireylerin kayarak düşmesine engel olacak nitelikte bir malzemeden yapılmış olması verilebilir. "Düşük fiziksel güç" prensibine örnek olarak kamusal mekanlarda mümkün olduğunca kot farkından kaçınılması, gerekli noktalarda rampaların yeterli genişlikte ve uygun eğimde tasarlanması belirtilebilir. "Yaklaşım ve kullanım için uygun mekân gereksinimi" prensibi ile ilgili ise yürüme yollarının engellerle bölünmemesi ve bu yollar boyunca uygun aralıklarla dinlenme amaçlı ergonomik kent mobilyalarının konumlandırılması örnek olarak verilebilir. Ayrıca yine yürüme yolları ile ilişkili olarak yapılı çevrede içme suyu istasyonlarının bulunması ve kamusal tuvaletlere düzenli aralıklarla erişim sağlanması da bu başlığa örnektir (ayrıca bkz. Zeyrek Çepehan & Güller 2020; DSÖ 2007).

Tüm bu bilgiler ışığında evrensel tasarım ve erişilebilirlik ilkeleri, yaş(lı) dostu kentsel mekanların tasarlanması ve kullanımında ön plana çıkan kavramlardır. Bu kavramları dikkate alarak tasarlanan bir yapılı çevre, yaşlı bireylerin sosyal yaşama dahil olmalarında yardımcı olacak, günlük yaşamlarını kolaylaştırarak sağlıklı ve aktif yaşlanmalarına destek olacaktır. Bu bağlamda, bu proje kapsamında bu kavramlar sıklıkla ele alınarak tartışılmakta, Çanakkale İli Merkez İlçe'de tanımlanan çalışma alanındaki örnek uygulamalar bu kavramlar üzerinden incelenmektedir.

## 4. ÇANAKKALE VE ÇALIŞMA ALANI

Bu çalışma kapsamında Çanakkale İli Merkez İlçe'de yer alan bir bölge çalışma alanı olarak seçilmiştir (Şekil 3). Seçilen bu bölge yaya yoğunluğu açısından dikkat çekmekte, ticari ve kamusal işlevler bakımından zengin bir konumda bulunmaktadır.

**Şekil 3.** Çanakkale Kent Merkezinde yaya kullanım yoğunluğu dikkate alınarak belirlenen alan çalışması bölgesini gösteren uydu resmi (Kaynak: Google Earth 2025)

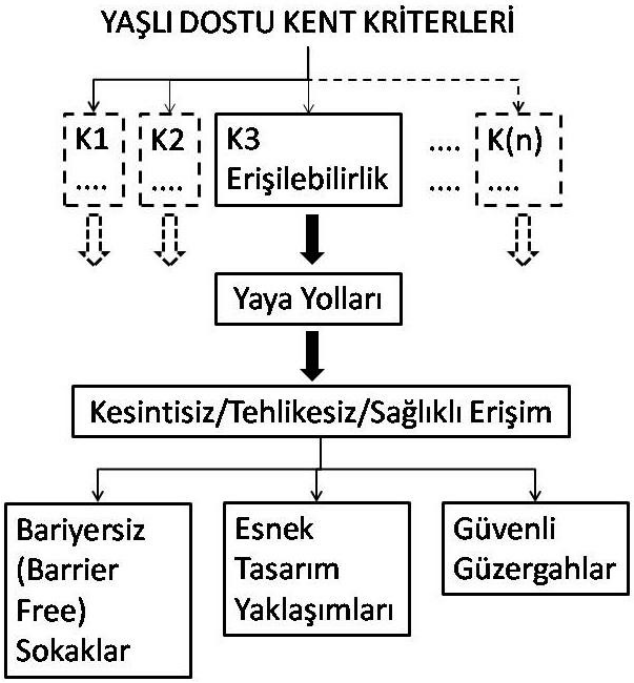
Alanda Halk Bahçesi gibi yeşil alanlar ile Çanakkale Devlet Hastanesi Ek Hizmet Binası gibi yaşlı nüfusun sıklıkla kullandığı donatılar yer almaktadır (Şekil 4). Alan, yapılı çevre bakımından oldukça yoğun bir dokuya sahiptir (Şekil 5).

**Şekil 4.** Çalışma alanı ve sosyal donatılar (Uydu fotoğrafı kaynak: Google Earth 2025)

**Şekil 5.** Yapılı çevrenin yoğunluğunu gösteren dolu-boş analizi

Bu bölgede, Çanakkale Kent Konseyi Yaşlı Dostu Çanakkale Çalışma Grubu olarak oluşturulan ve belirli ölçülerde bilgi ve veri toplama çalışmalarının yapıldığı raporlama sürecinde elde edilen bilgi ve verilerin yerinde gözlenmesi amacıyla bir alan çalışması tasarlanmıştır. Bu çalışma kapsamında Şekil 3'te yer alan uydu görüntüsü üzerinde (kırmızı ile) işaretlenen bölge içerisinde sokakların yerinde gözlenmesi, yaya ulaşımı için özellikle yaşlı-engelli kullanıcı profilinin erişebilirliği, güvenliği ve kentsel yaşama katılımının desteklenmesi yaklaşımları açısından incelemeler yapılmıştır.

Yaşanabilir bir kent olma idealine ulaşmada çeşitli hedefleri ortaya koyan gerek akademik çalışmalarda gerekse yerel yönetimlerin hazırladığı ve farklı platformlarda dile getirilen açıklamalarda nüfus olarak da yaşlanan bir nüfusa sahip olduğu öngörülen Çanakkale için yaşlı dostu kent olma gerekçesi önemli görülmektedir. Sağlıklı ve güvenli erişme/ulaşma kriteri özellikle yaşlı-engelli nüfus özelinde kentin yaşanabilirlik kriterleri açısında önemli bir planlama, tasarım ve uygulama alanı olmalıdır. Bu anlamda yaya yollarının fiziksel koşulları ve kullanıcıya sunduğu konfor koşulları yaşlı nüfusun erişimi için önemli kriterlerin başında yer almaktadır (Şekil 6).




**Şekil 6.** Yaşlı Dostu Kent Kriterleri içerisinde sağlıklı, güvenli, engelsiz yaya erişilebilirliği yaklaşımı öne çıkmaktadır (*K: Kriter*).

Alan çalışması sırasında yapılan gözlem ve incelemelerde, incelenen alanda özellikle ara sokakların ve ikincil derecede ulaşım sağlayan sokakların birbirine benzer dokularda oluştuğu değerlendirilmiştir. Ana arterlerde de diğer sokaklarda karşılaşılan benzer durumlar gözlenebilmekle birlikte yaya yolları açısından daha geniş kullanım olanakları bulunması sebebiyle bu sorunların veya bariyerlerin kabul edilebilir seviyelerde olduğu da değerlendirilmektedir. Alanda yaya erişimi için tespit edilen genel sorunları başlıklar halinde sınıflandırmak mümkün görünmektedir. Buna göre;

- Altyapı-Yaya Yolu Uyumsuzluğu (Elektrik, drenaj vb.),
- Kaldırım Genişliği-Yüksekliği,
- Araç Park Sorunu,
- Farklı Kullanım İşgalleri,
- Yeşil Doku- Yaya yolu uyumsuzluğu,
- Gölge Alan İhtiyacı,
- Dinlenme Alanı Alternatifleri,
- Tehlikeli Saçak-Tabela vb. Kullanımlar,
- Yaya yolu kaplaması,
- Otobüs durakları-yaya yolu ilişkisi,
- Yaya Yolu-Kamusal Alan kullanım-erişim ilişkisi,

şeklinde sıralanabilecek başlıklar alan ziyaretinde değerlendirilmeye çalışılmıştır.

Bu çerçevede sorun alanlarını biraz daha açarak çözüm yönünde alternatifler önerilmesine çalışılacaktır.

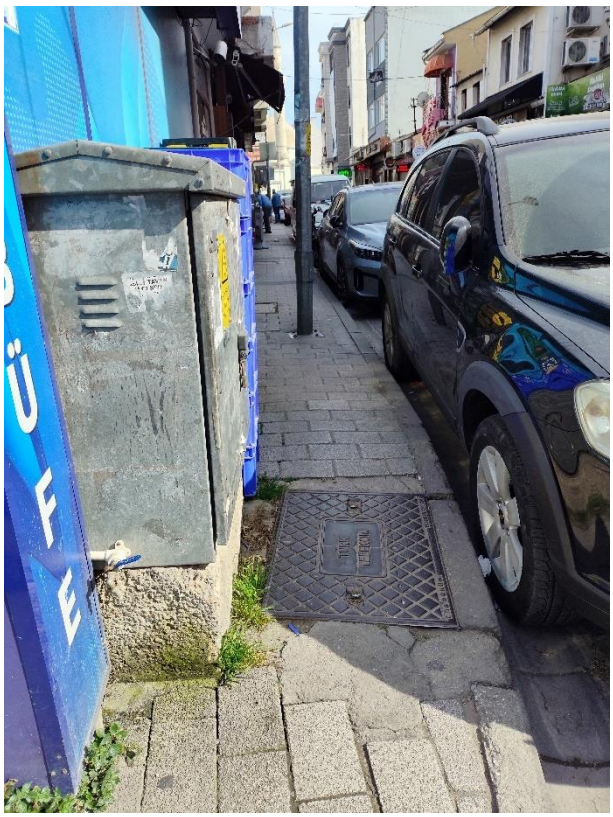
***<u>*Altyapı-Yaya Yolu Uyumsuzluğu (Elektrik, drenaj vb.)*</u>

Kent içerisinde aydınlatma, iletişim, enerji gibi altyapı sistemleri oluşturulurken çok sık rastlanan ve ülkemize özgü bir durum haline gelen altyapı-yaya yolu uyumsuzluğu alan çalışmasında da sıklıkla gözlenmiştir. Aydınlatma elemanlarının (elektrik direkleri vb.) çoğunlukla yaya kaldırımları üzerine montajı tercih edilmektedir. Ancak bu elemanların kaldırımların yeterli

genişlikte olmaması, elektrik hatlarının kaldırım düzenine uygun hazırlanmaması, kent planında bu elemanların yerlerinin öncesinde düşünül(e)memiş olması gibi durumlar sebebiyle yaya kullanımını engelleyici yerlere monte edildiği gözlenmektedir (Şekil 7). Aynı şekilde bu aydınlatma elemanlarının yanlış yer seçimi sebebiyle özellikle engelli bireylerin yaya yollarını kullanımını da güçleşmektedir. Yine enerji ve iletişim altyapısının parçaları olduğu düşünülen küçük trafo veya kutuların da yaya yolları üzerine yerleştirildiği alanlar direk elemanlarına benzer sorunlar oluşturabilmektedir (Şekil 8).

(a) (b)

**Şekil 7.** Çalışma alanında direklerin yaya yollarında konumlandırıldığı durumlara örnekler



(a) (b)

**Şekil 8.** Çalışma alanında trafo ve kutuların yaya yollarında engel teşkil ettiği durumlara örnekler

Altyapıya ait kaldırım yüzeyinde bulunan kapaklar (rögar kapakları) da yine farklı malzemelerden oluşması, doğru montajı yapılamaması gibi sebeplerden dolayı yayalar için bariyerler oluşturabilmekte, düşme tehlikesi meydana getirebilmektedir (Şekil 9). Bu kapakların özellikle engelli bireyler için yol yüzeyine yerleştirilmiş olan "kılavuz yüzeyler" (Şekil 10) ile çakışması sonucunda da bu kılavuzların fonksiyonlarında kesintiye neden olabilmektedir.

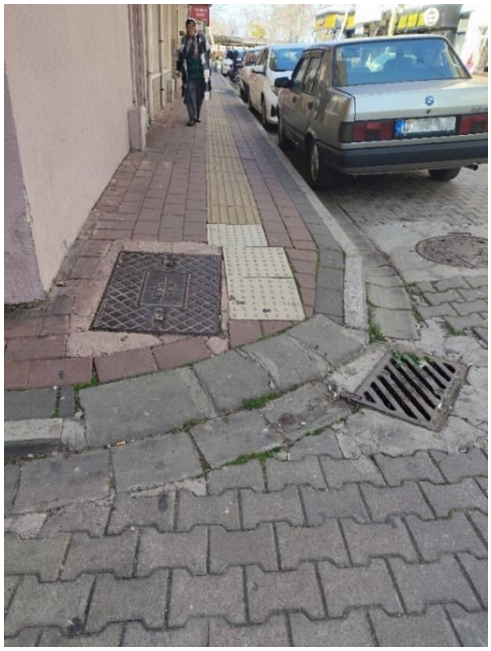
Yol kenarlarında oluşturulan yağmur suyu drenaj ızgaraları (mazgallar) da yine uygun yerlerin belirlenememesi sonucu yayalar için engel ve tehlikeler oluşturabilmektedir (Şekil 11). Ayrıca iklim değişikliğinin meteorolojik kökenli afetlerin şiddetini ve sıklığını arttıracağı öngörüldüğünden bu mazgal sistemlerinin ani ve şiddetli yağışlarda sağlıklı ve kesintisiz fonksiyonlarını sürdürebilmeleri için ızgara aralıkları, döşeme sıklıkları, süzgeç sistemleri ve atık su kanallarının yeniden değerlendirilmesinde fayda olacaktır. Özellikle yaya yollarının, kaldırımların, park ve bahçeler ile kamusal alanların şiddetli yağışlarda göllenme ve şiddetli su akıntısı tehlikesine karşı yayaları korumak üzere tasarlanması gerekir.

(a) (b)

**Şekil 9.** Çalışma alanında altyapıya ait kapakların yayalar için bariyer oluşturduğu durumlar

(a) (b)

**Şekil 10.** Çalışma alanında altyapıya ait kapakların kılavuz yüzeyler ile çakıştığı durumlar



(a)

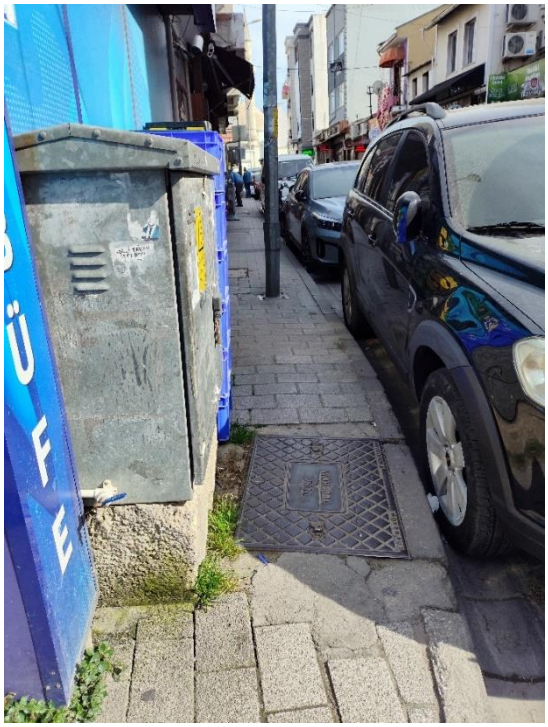
(b)

**Şekil 11.** Çalışma alanında mazgalların uygun konumlandırılmadığı durumlar

*** *Kaldırım Genişliği-Yüksekliği*

İncelenen alanda birçok kentimizde rastlanabileceği gibi kaldırım genişliklerinde ve yüksekliklerinde standartların olmadığı tespit edilmiştir. Kaldırım genişlikleri genel olarak yapılaşma (bina üretimi) ve araç yolu öncelikli kentlerimizde en son üzerinde durulan altyapı bileşeni olma şanssızlığını yaşamaktadır. Bu sebeple binalardan ve araç yollarından (arta) kalan yerler kaldırım olarak belirlenmekte ve kullanılmaya çalışılmaktadır (Şekil 12). Kaldırım yüksekliklerinin farklı olması da yaya kullanıcılar ve özellikle yaşlı-engelli kullanıcılar için kullanımda zorluklar, takılma-düşme gibi tehlikeler doğurabilmektedir.

Araç öncelikli bir yaşam oluşturmaya yönelinmiş kentsel dokular içerisinde kaldırımların araç park yerlerine dönüşmesi de kaçınılmaz bir olumsuz durum olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu olumsuzluğu engellemeye çalışan yerel yönetimler de kaldırımların üzerine dubalar yerleştirerek bu sorunu çözmeye çalışmaktadır (Şekil 13). Ancak farklı malzemelerden oluşan (beton, plastik, metal vb.) bu dubalar yaya kullanıcılar için yeni bariyerler oluşturmakta, takılma-düşme gibi tehlikeler doğurmaktadır. Zaten genişlikleri oldukça sorunlu olan kaldırımların bu tip duba uygulamaları ile daha da kısıtlandıkları değerlendirilmektedir.



(a) (b)

**Şekil 12.** Çalışma alanında mevcut kaldırımlardan örnekler

(a) (b)

**Şekil 13.** Çalışma alanında kaldırımlarda kullanılan metal(a) ve beton(b) duba örnekleri

Farklı malzemelerden üretilen ve kaldırımlarda kullanılan bu dubalar estetik anlamda da sorunlar oluşturabilmektedir. Beton malzemenin kırılabilirliği, hasar görebilirliği ve onarımının güç olması kırık, devrilmiş ve kullanım dışı kalmış dubalar ile karşılaşılmasına neden olmaktadır (Şekil 14). Bu durum aynı zamanda sokak dokusunda da estetik olmayan, çirkin bir görünüm arz etmektedir. Öte yandan yumuşak, esneyebilir malzemelerden oluşan dubalar da araçların bu dubaları ezerek park etme durumları ortaya çıktığı için yine hasar görmekte, eğilip bükülmekte, kırılmakta ve fonksiyonlarını kaybetmektedirler. Bu durum da aynı beton dubalarda olduğu gibi estetik sorunlar doğurabilmektedir.

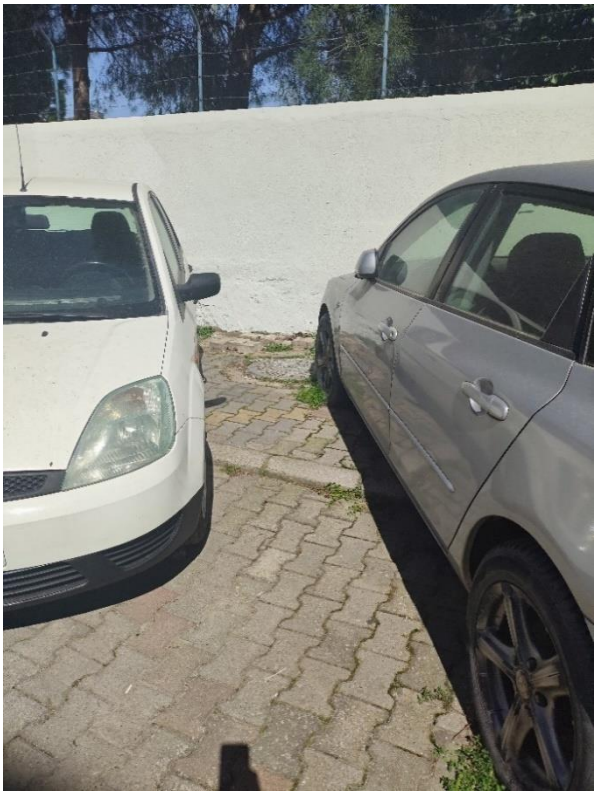
(a) (b)

**Şekil 14.** Çalışma alanından örnekler. Yaya yollarında kullanılan dubaların hasarlı olması kent estetiği açısından ve yaya kullanımı açısından olumsuzluklar oluşturmaktadır.

*** *Araç Park Sorunu*

Çanakkale kentinde bireysel araç sahipliğinin oldukça yüksek olduğu, kent merkezinde de yeterli araç park yeri olmadığı bilinmektedir. Bu sebeple alan çalışmasının yapıldığı sokaklarda genelde sokağın bir tarafının araç park yerine dönüştüğü, bu alanda yaya yollarının iptal olduğu veya kullanılamadığı, sokaklardaki yaya ulaşımının sokağın tek tarafı üzerinden yapılabildiği gözlenmiştir. Bu da yaya önceliği olan bir kent olma ideali ve yaşlı dostu kent kriterleri açısından kabul edilebilir bir durum olarak görülmemektedir. Ayrıca, yayalara ayrılan kaldırımların üzerlerine otomobil, motosiklet gibi araçların park edilmesi de bu sokaklarda yaya ulaşımı önünde ciddi engeller oluşturmaktadır (Şekil 15). Bununla birlikte ana arterlerde ve bazı sokaklarda yerel halkın yoğun olarak kullandığı alışveriş alanları gibi ticari fonksiyonlar da bulunduğu için bu sokaklarda araç kullanımı ve park ihtiyacı oldukça fazla olmaktadır. Yaya öncelikli bir kent merkezi yaratırken yaya-araç dengesinin de kullanıcılar lehinde optimum bir çözüme kavuşturulmasına ihtiyaç duyulmaktadır.

(a)



(b)

**Şekil 15.** Çalışma alanında kaldırımlar üzerine park edilen araçlar

Yaya kaldırımlarında araçların park etmesi, bu alanlarda araçların manevra yapması ve yaya haklarına dikkat edilmesi hususunda toplumda yeterli farkındalık düzeyinin oluşmamış olması özellikle yaşlı - engelli yayalar için çeşitli tehlikeler doğurmaktadır. Bu sebeple yayaların korunması için fiziksel önlemlerin yanında araç kullanıcılarında farkındalık seviyesini yükseltecek çalışmalara da ihtiyaç duyulmaktadır.

*** *Farklı Kullanım İşgalleri*

Alan çalışmasının yapıldığı cadde ve sokaklarda kent merkezinin yoğun konut dokusu yanında ticari fonksiyonlar, kamu binaları ve eğitim yapıları ile sağlık fonksiyonları yer aldığı için birçok hizmet sektörüne ait işyerleri de bulunmaktadır. Özellikle kafe-restoran-market-büfe vb. ticari fonksiyonlara ait eşya ve malzemelerin yer yer yaya kaldırımlarına taştıkları, kaldırım kullanımını engelledikleri gözlenmiştir (Şekil 16).

(a) (b)

**Şekil 16.** Çalışma alanında kaldırım üzerinde konumlandırılan eşya ve malzemeler

Ayrıca bu yapılara ait makinaların (klima dış üniteleri, soğutucular vb.) da yine yaya kaldırımlarında özellikle yaşlı ve engelli kullanıcılar için bariyerler oluşturduğu görülmektedir (Şekil 17). Ayrıca ana arterlerde farklı kurumlara ait ilan-bilgilendirme ekran ve panolarının da bozuk olduğu ve kullanılamadığı ancak yaya yolları üzerinde yer kapladığı görülmüştür. Detay gibi görünen bu durumların yaşlı ve engelli kullanıcıların gündelik yaşamlarında zorlayıcı etkileri olabileceği düşünülmektedir.

(a) (b)

**Şekil 17.** Çalışma alanında kaldırım üzerinde konumlandırılan market dolapları

**** Yeşil Doku- Yaya yolu uyumsuzluğu*

Yaya yollarında sert zeminden kaçınma, kentin yeşil dokusunu arttırma, yaya yollarında gölge alanlar oluşturma çabaları gibi yaklaşımlarla yaya kaldırımlarında ağaç-çiçek dikilmesi veya mevcut yeşil dokunun korunması çalışmaları olabilmektedir. Son derece olumlu olan bu durum için birkaç sorun alanını not etmek gerekir. Alanda yapılan gözlemlerde de görüldüğü gibi kimi zaman ağaç gibi doğal peyzaj elemanlarının konumları (kaldırım üzerindeki yerleri) yaya

kullanımını zorlaştırabilmektedir (Şekil 18). Ayrıca güçlü kökleri olan kimi bitkilerin kaldırım kaplamasını bozabilme durumu ortaya çıkabilmektedir (Şekil 18a, 18c). Bir taraftan yeşil alanları korumak ve arttırmak bir hedef olmalı iken öte yandan peyzaj elemanlarının ve bitkilerin konumlandırılmasında yaya kullanımı genelinde yaşlı ve engelli yayalar özelinde dikkat edilmesi gereken hususlar olduğu da göz ardı edilmemelidir.

(a)

(b)

(c)

**Şekil 18.** Yaya yollarında altyapı ve ağaç elemanlarının kaldırım kullanımında kısıtlar oluşturması

*** *Gölge Alan İhtiyacı*

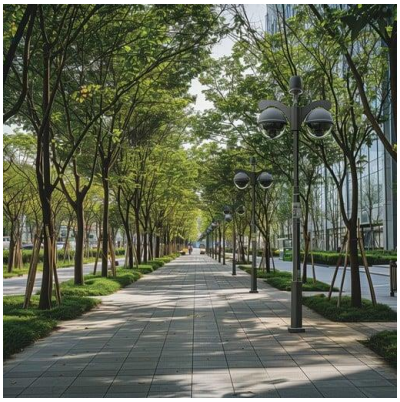
Yaya yollarında, kaldırımlarda, Çanakkale'ye özgü olan "Kordon" alanında sert zemin oldukça yoğun bir biçimde kullanılırken, yeşil-geçirgen zemine rastlamak çok mümkün görünmemektedir (Şekil 19a). Aynı zamanda uzun yürüyüş aksları üzerinde yayaların özellikle sıcak hava koşullarından korunmak için sığınabilecekleri, dinlenebilecekleri gölge oluşturan yeşil doku son derece yetersiz görünmektedir (Şekil 19b). Mevcut ağaçların gölge verme özelliği güçlü olmamakla birlikte, bazı ağaçların bulunduğu konumlar da daha önce belirtildiği üzere yaya kullanımını güçleştirmektedir. Ayrıca bazı oturma elemanlarının ağaçların gölgesinden yararlanamadıkları tespit edilmiş olup bu elemanların konumlarının yeniden değerlendirilmesinin faydalı olacağı düşünülmektedir (Şekil 20).

(a) (b)

**Şekil 19.** Kordon alanında sert zemin kullanımı

**Şekil 20.** Oturma elemanlarının ağaçlara göre konumu

Uluslararası örneklerden de faydalanılarak yaya yollarında ve geniş kamusal alanlarda hem iklim değişimine uyum stratejileri ile örtüşen hem de gölge ihtiyacını karşılayan ağaç ve geçirgen-sünger zemin özelliklerinden sıklıkla faydalanılması gerekmektedir (Şekil 21). Gölge oluşturan yaya yolu örtüleri doğal elemanlarla oluşturulabilirse yaşlı ve engelli kullanıcılar için doğa ile buluşabilecekleri bir şans da doğurmuş olacaktır. Bu ağaç ve bitkiler farklı kuş ve böcek türleri için de doğal yaşam alanları oluşturabilecek, böylelikle kentin içerisine doğal dokuyu sokabilmek adına önemli başarılar da elde edilmiş olacaktır.

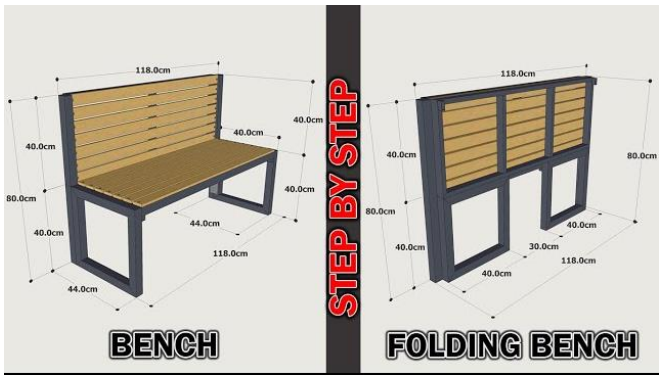


(a) (b)

**Şekil 21.** Yaya kullanımına yönelik ağaç elemanların gölge oluşturması (Kaynaklar: SocialLifeProject 2021; Stockcake 2025)

*** *Dinlenme Alanı Alternatifleri*

Yaşlı dostu kent kriterleri açısında çalışma alanında gözlemlenen sorunlardan bir tanesi de kullanıcıların belirli aralıklarda dinlenmelerine ve sosyal etkileşim kurabilmelerine olanak sağlayan dinlenme-mola alanlarının oluşturulmamış olmasıdır. Yürüyüş esnasında durma, oturma ve dinlenme gibi ihtiyaçların karşılanmasına yönelik esnek ve kolay kullanılabilen oturma elemanları ve bunları destekleyen çeşitli kent mobilyalarına ihtiyaç bulunmaktadır (Şekil 22). Sabit ve/veya hareketli banklar, açılır-kapanır oturma elemanları ve bu alanların aydınlatılması gibi ihtiyaçlar her sokakta gözlemlenebilen eksikliklerdendir. Oturma elemanlarının kaldırım genişlikleri ve ihtiyaçlara uygun olarak farklı kullanıcılar için tasarlanması ve kurulması elzem olarak görülmektedir. Ayrıca bu elemanların gölge oluşturan doğal peyzaj elemanları ile de ilişkilendirilmesi gerekir.




(a) (b)

**Şekil 22.** Farklı kullanım alanlarında farklı ihtiyaçlara göre esnek tasarımlar olabilir (Kaynaklar: Inhabitat 2012; Youtube_ INVENTORINDOFURNITURE 2021)

*** *Tehlikeli Saçak-Tabela vb. Kullanımlar*

Kentsel alanlarda tabela-reklam panosu kirliliği çok rastlanan bir durumdur. Çanakkale için de incelenen alanda bu tip uygulamaların olduğu gözlenmiştir. Bu tabela ve panolar yaşlılar için yaya yollarının kullanımında engeller oluşturabilmektedir. Ancak bu uygulamaların birtakım tehlikeler de doğurduğu değerlendirilmektedir. Çanakkale'nin şiddetli rüzgâr ve zaman zaman fırtına oluşturan meteorolojik olaylara sıkça rastlanan bir iklim yapısı bulunmaktadır. Bu durumlarda özellikle büyük, ağır veya yerine iyi montajı yapılmamış bu tip levha, reklam panosu ve işaretleri kopma, düşme vb. durumlar oluşturabilir. Bu da yaya kaldırımları ve araç yollarını kullananlar için doğrudan tehlike ve riskler oluşturmaktadır. Aynı zamanda 1. Derece Deprem Bölgesinde bulunan kent için kent merkezini etkileyecek olası şiddetli depremlerde bu uygulamaların yine kopma, kırılma ve düşme gibi tehlikeler oluşturabileceği değerlendirilmektedir. Bu sebeple bir yandan kentsel estetik açısından sorunlu bir alan olan reklam panosu vb. kirliliği aynı zamanda fırtına, deprem gibi doğa kaynaklı olaylarda da can ve mal güvenliğini tehlikeye düşürebilecektir. Çalışmaların bu durumlara karşı bütüncül bir tasarım, planlama ve uygulama ile yürütülmesi, kentsel estetiği arttıracak, riskleri azaltacak şekilde oluşturulması gerekmektedir.

Aynı şekilde, yaya yolları üzerine uzanan bina saçakları, çatı örtüleri, balkon çıkmaları, balkon, teras vb. alanların gölgelik ihtiyacını karşılamak için yapılmış çeşitli üst örtü, çadır vb. elemanlar da yukarıda bahsedilen durumlarda düşme, kopma gibi tehlikeler oluşturabileceği ve

yaya yollarını kullanan özellikle kendisini korumada hızlı davranamayacak yaşlı-engelli-kırılgan nüfus için ciddi riskler oluşturmaktadır.

*** *Yaya yolu kaplaması*

Yaya yolları, kaldırımlar ve kordon gibi kamusal alan kaplamaları için genellikle birbirinden farklı malzemelerin kullanıldığı, hatta aynı sokakta yaya yolları üzerinde farklı birden fazla kaplama malzemesi kullanıldığı görülmüştür. Bu kaplama malzemelerinin birbirleri ile birleştiği noktalarda ve araç yollarının kaplama malzemeleri ile birleşim detayları da yine sorunlu ve yaşlı kullanıcılar için güvensiz detaylar ortaya koymaktadır (Şekil 23). Yer yer bozulmuş, kabarmış, yıpranmış kaldırım kaplamaları da yine kullanıcılar için sorunlu alanlar doğurmaktadır.

(a)

(b)

**Şekil 23.** Çalışma alanında yol kaplamalarından örnekler

Bu konuda kent sokakları için bir standart geliştirilmesi, kaliteli, geri dönüştürülebilir, kolay tamir edilebilir, çevreye uyumlu malzemeler kullanılması gerekmektedir. Aynı zamanda hem kullanıcılar için hem de iklim değişimine uyum yaklaşımları için yaya kaldırım kaplama malzemelerinde geçirgen-sünger dokular oluşturacak malzemelerin tercih edilmesi teşvik edilmelidir.

*** *Otobüs durakları-yaya yolu ilişkisi*

Toplu taşıma yaşanabilir bir kent için olmazsa olmaz koşulların başında gelmektedir. Çanakkale'nin hem yaşlı dostu kent kriterini sağlaması hem de yaşanabilirlik kriterinin yüksek olması için toplu taşıma alternatifleri ve kullanımının şiddetle desteklenmesi gerekir. Mevcut toplu taşıma sisteminin özellikle yaşlı kullanıcılar için yeterli olmadığı değerlendirilmektedir. Bu alan çalışmasında daha çok durak yerleri ve erişilebilirlik konularına bakılmaya çalışılmıştır. Yolların yeterli genişlikte olmaması ve kaldırım genişliklerinin de aynı paralelde olması nedeniyle otobüslerin duraklara yanaşması, yolcu indirme-bindirme yapması oldukça güç olabilmektedir. Özellikle yaşlı bireylerin otobüslere iniş ve binişlerinin süresi diğer bireylere göre daha uzun olacağı, motor hareketlerinin daha yavaş olacağı değerlendirildiğinde mevcut durakların fiziksel durumlarının yeterli olmadığı görülmektedir. Ayrıca yolcuların otobüs bekleme sürelerine bağlı olarak da durakta geçirdikleri zamanda dış koşullardan etkilenmeyecekleri kapalı, iklimsel konforun sağlandığı duraklara ihtiyaç duyulduğu değerlendirilmelidir. Otobüs dışında yaşlı kullanıcılar için farklı toplu ulaşım alternatifleri olmaması da eleştirel bir konu olarak düşünülmelidir. Çalışma alanı ve yakın çevresinin topoğrafyasının düz olması, elektrikli birtakım toplu ulaşım araçlarının kullanılmasına da imkân verebilecektir. Tramvay vb. araçların hem nostaljik özellikleri, hem kent kimliğine olumlu katkı koyma potansiyelleri, hem çevre dostu olmaları gibi özellikleri ile önerilmesi düşünülebilir (Şekil 24).

**Şekil 24.** Kent merkezinde alternatif toplu taşıma (Kaynaklar: Wikimapia 2025)

*** *Yaya Yolu-Kamusal Alan kullanım-erişim ilişkisi*

Kent merkezinde incelenen alanda yaya erişiminin özellikle yaşlı kullanıcılar açısında en yoğun olduğu alanlar Halk Bahçesi, diğer park alanları, Kordon ve çevresinde yer alan kafe-restoranlar olduğu değerlendirilmektedir. Bu sebeple erişimin dikkatle incelenmesi gereken kamusal alanların parklar ve Kordon olduğu değerlendirilmektedir (Şekil 25).

Halk Bahçesi kent kimliğindeki tarihsel yeri, doğal bir alan olma özelliği, yeşil örtüsü ve sakinliği ile yaşlı kullanıcılar için tercih edilen bir alandır. Bu alanda oturma düzeninin iyileştirilmesi, yaşlı kullanıcılara hitap edebilecek farklı fonksiyonların ve sosyal etkileşim alanlarının düşünülmesi yerinde olacaktır. Halk Bahçesine ulaşan yaya yolları için yukarıdaki maddelerde verilen açıklama ve tespitler geçerlidir. Bu sebeple yaya ulaşım sisteminin bir bütün olarak değerlendirilmesi gerektiği, bu bütünün bir parçası olan kamusal toplanma alanlarının bu alanları besleyen yollar ile beraber tasarlanması gerektiği görülmektedir. Aynı durum Kordon bölgesi için de geçerli kabul edilebilir. Bu genişlikte bir yaya kullanım yoluna sahip sahil bandının niteliği, kalitesi ve başta yaşlılar olmak üzere toplumun farklı kullanıcıları için ihtiyaçlar doğrultusunda rehabilite edilmesi gerekmektedir.

(a)

(b)

**Şekil 25.** Çalışma alanında Halk Bahçesi ve Kordon alanından görüntüler

## 5. YAŞ(LI) DOSTU ÇANAKKALE'YE DOĞRU

Yapılan değerlendirmeler sonucunda Çanakkale'nin yaş(lı) dostu bir kent profiline kavuşması için çalışma alanı genelinde çeşitli iyileştirme müdahalelerinin yapılabileceği sonucuna varılmıştır. Bu iyileştirme önerilerinin Çanakkale geneli için örnek teşkil etmesi düşünülmektedir. Bu sayede Çanakkale İli Merkez İlçe'den başlayarak Çanakkale'nin yaş(lı) dostu bir kent niteliğine kavuşması hedeflenmekte ve il genelinde bu yönde çalışmaların gerçekleştirilmesi amaçlanmaktadır. Dünya'nın, ülkemizin ve Çanakkale'nin gittikçe yaşlanan bir nüfusa sahip olmasının (DSÖ 2024; TÜİK 2025) bu müdahalelerin önemini ve aciliyetini arttırdığı düşünülmektedir.

Bu bağlamda, çalışma alanı yapılı çevresine ilişkin saptama ve öneriler aşağıda sunulmaktadır.

*** *Çarşı alanına ilişkin öneriler*

Çarşı alanının mevcut durumuna (Şekil 26) ve bu alana yönelik önerilere dair görseller aşağıda sunulmaktadır (Şekil 27 – 29).

**Şekil 26.** Çarşı alanı mevcut durumu

(a) (b)

**Şekil 27.** Çarşı alanına dair öneriler (Şekiller, yazarlar tarafından Leonardo AI: AI Image Generator (2025) kullanılarak hazırlanmıştır.)

(a) (b)

**Şekil 28.** Çarşı alanına dair öneriler (Şekiller, yazarlar tarafından Leonardo AI: AI Image Generator (2025) kullanılarak hazırlanmıştır.)

(a)

(b)

**Şekil 29.** Çarşı alanına dair öneriler (Şekiller, yazarlar tarafından Leonardo AI: AI Image Generator (2025) kullanılarak hazırlanmıştır.)

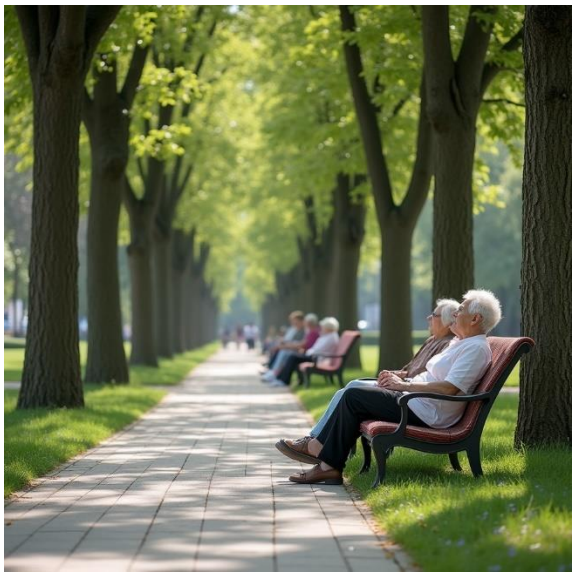
Yaşlıların dinlenme imkânı bulmadan uzun süreler ve mesafeler yürüyemedikleri bilinmektedir. Çarşı alanında yaşlı nüfusun dinlenebileceği bank gibi oturma elemanlarının eksik olduğu gözlemlenmiştir. Ayrıca bu dinlenme alanlarının sıcak mevsimlerde güneşten korunması yine yaşlıların sağlığı ve konforu açısından önem taşımaktadır. Bu nedenlerle çarşı alanı için bu ögeleri içeren tasarım önerileri geliştirilmiştir (Şekil 27 – 29).

*** *Yeşil alanlara ilişkin öneriler*

Çalışma alanında yer alan Halk Bahçesi'nin mevcut durumu Şekil 30'da sunulmaktadır. Yapılan değerlendirmelerde, Halk Bahçesi ve çalışma alanında bulunan diğer yeşil alanların Çanakkale'deki yaşlı nüfusun kullanımına uygun olarak iyileştirilebileceği saptanmıştır. Bu alanlarda yer alan mevcut oturma elemanların sıklığının arttırılabileceği ve bu elemanların mekânsal konfigürasyonunun yaşlılar ile diğer kullanıcıların sosyalleşebileceği bir kamusal alan yaratacak şekilde düzenlenebileceği düşünülmektedir. Bu bağlamda geliştirilen mekânsal öneriler Şekil 31 – 33'te sunulmaktadır.

**Şekil 30.** Halk Bahçesi mevcut durumu

(a)



(b)

**Şekil 31.** Yeşil alanlara dair öneriler (Şekiller, yazarlar tarafından Leonardo AI: AI Image Generator (2025) kullanılarak hazırlanmıştır.)

(a) (b)

**Şekil 32.** Yeşil alanlara dair öneriler (Şekiller, yazarlar tarafından Leonardo AI: AI Image Generator (2025) kullanılarak hazırlanmıştır.)

(a) (b)

**Şekil 33.** Yeşil alanlara dair öneriler (Şekiller, yazarlar tarafından Leonardo AI: AI Image Generator (2025) kullanılarak hazırlanmıştır.)

*** *Pazar yeri meydanına ilişkin öneriler*

Çalışma alanında bulunan pazar yeri meydanına ilişkin mevcut durum (Şekil 34, 35) ve ilgili öneriler (Şekil 36, 37) de aşağıda sunulmaktadır. Bu alanın yoğun olarak her yaştan kullanıcı tarafından kullanıldığı saptanmıştır. Ancak gerek ticari mekanlara ait satış ürünlerinin mekanların dışına taşması, gerekse mevcut oturma elemanlarının dağınık olarak ve estetik kaygılardan uzak bir biçimde konumlandırılması nedeni ile alanın izlenimi oldukça kaotiktir. Bu alan için farklı kent mobilyası tasarımları ve konumlandırılmaları önerilmektedir. Bu öneriler (temsili olarak) Şekil 36 ve 37'de sunulmaktadır.

**Şekil 34.** Pazar yeri meydanından mevcut görüntüler

**Şekil 35.** Pazar yeri meydanından mevcut görüntüler

**Şekil 36.** Pazar yeri meydanına ilişkin öneriler (Şekiller, yazarlar tarafından Leonardo AI: AI Image Generator (2025) kullanılarak hazırlanmıştır.)

**Şekil 37.** Pazar yeri meydanına ilişkin öneriler (Şekiller, yazarlar tarafından Leonardo AI: AI Image Generator (2025) kullanılarak hazırlanmıştır.)

*** *Sokak ve caddelere ilişkin öneriler*

Çalışma alanında bulunan sokak ve caddelere ilişkin mevcut durum (Şekil 38) ve ilgili öneriler de (Şekil 39 - 42) aşağıda sunulmaktadır. Bu öneriler gölge alan ihtiyacı kaynaklı yeşil dokuyu arttırıcı çözümler ile oturma elemanlarını arttırmaya ve mevcut oturma elemanlarının ergonomik açıdan konforunu iyileştirmeye yönelik çözümlerdir (Şekil 39 – 42).

(a) (b)

**Şekil 38.** Çalışma alanında cadde ve sokaklardaki mevcut durum

(a) (b)

**Şekil 39.** Cadde ve sokaklara ilişkin öneriler (Şekiller, yazarlar tarafından Leonardo AI: AI Image Generator (2025) kullanılarak hazırlanmıştır.)

(a) (b)

**Şekil 40.** Cadde ve sokaklara ilişkin öneriler (Şekiller, yazarlar tarafından Leonardo AI: AI Image Generator (2025) kullanılarak hazırlanmıştır.)

(a) (b)

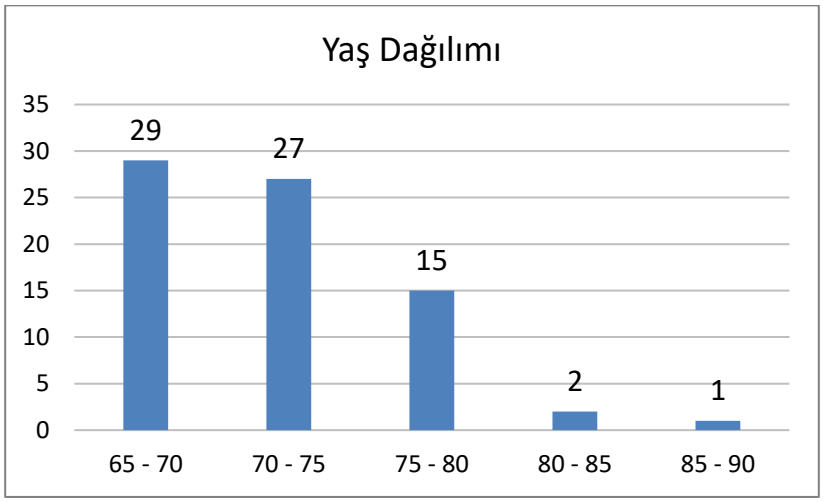
**Şekil 41.** Cadde ve sokaklara ilişkin öneriler (Şekiller, yazarlar tarafından Leonardo AI: AI Image Generator (2025) kullanılarak hazırlanmıştır.)

(a) (b)

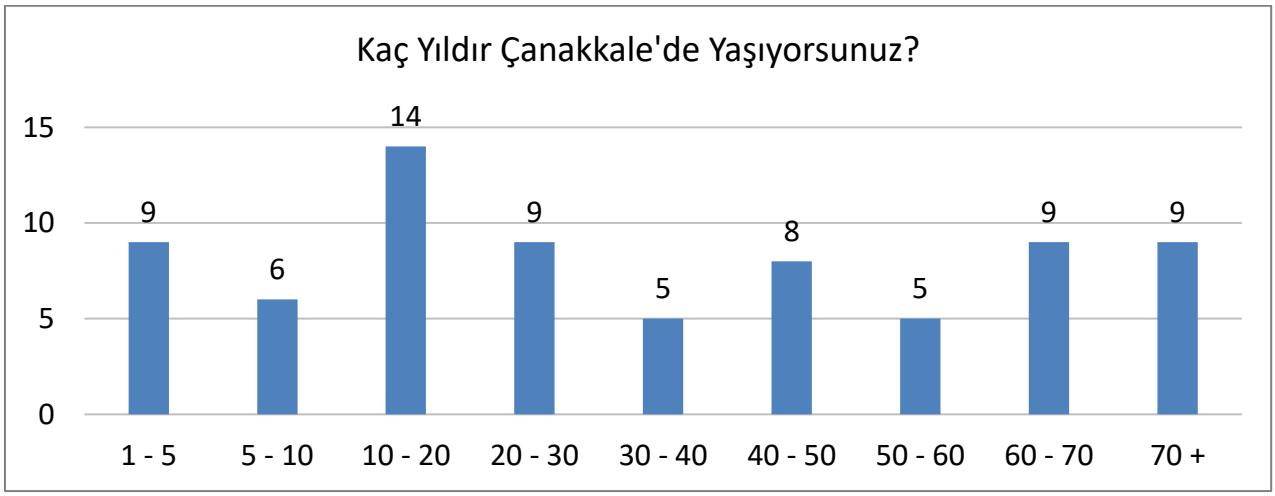
**Şekil 42.** Cadde ve sokaklara ilişkin öneriler (Şekiller, yazarlar tarafından Leonardo AI: AI Image Generator (2025) kullanılarak hazırlanmıştır.)

## 6. ODAK GRUP GÖRÜŞMELERİ: YAŞ(LI) DOSTU ÇANAKKALE

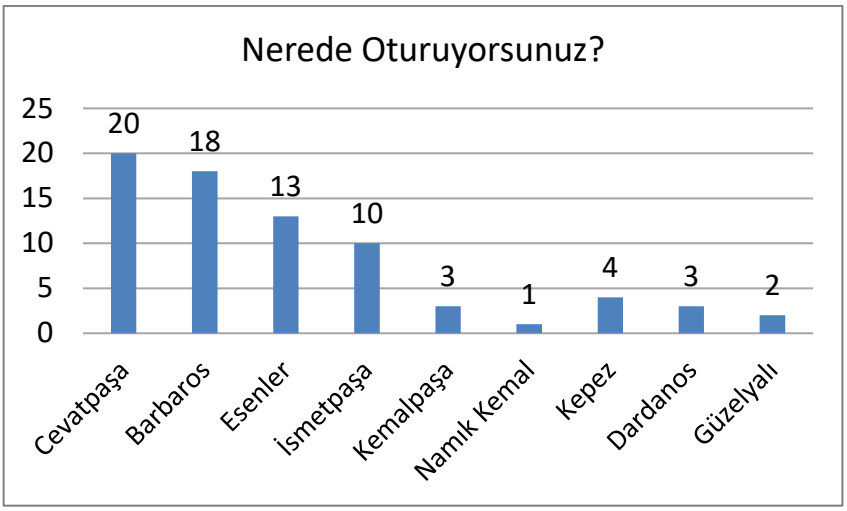
Çanakkale Kent Konseyi Yaşlı Dostu Çanakkale Çalışma Grubu ve Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Kentsel Tasarım Dersi kapsamında, 29 Kasım 2024 Cuma günü saat 13:00'da Altın Yıllar Yaşam Merkezi'nde Doç. Dr. Melda Açmaz Özden yürütücülüğünde kentimiz yaşlıları ile bir odak grup görüşmesi yapılmıştır. Aşağıda, bu çalışmanın sonuçlarından örnekler sunulmaktadır. Görüşmeye katılan bireylerin yaş dağılımı, kaç yıldır Çanakkale'de ikamet ettiklerine dair bilgiler ile ikamet ettikleri yerlere ilişkin dağılım Şekil 43 – 45'te sunulmaktadır.




**Şekil 43.** Odak grup görüşmesine katılan bireylerin yaş dağılımı




**Şekil 44.** Odak grup görüşmesine katılan bireylerin Çanakkale'de ikamet süreleri

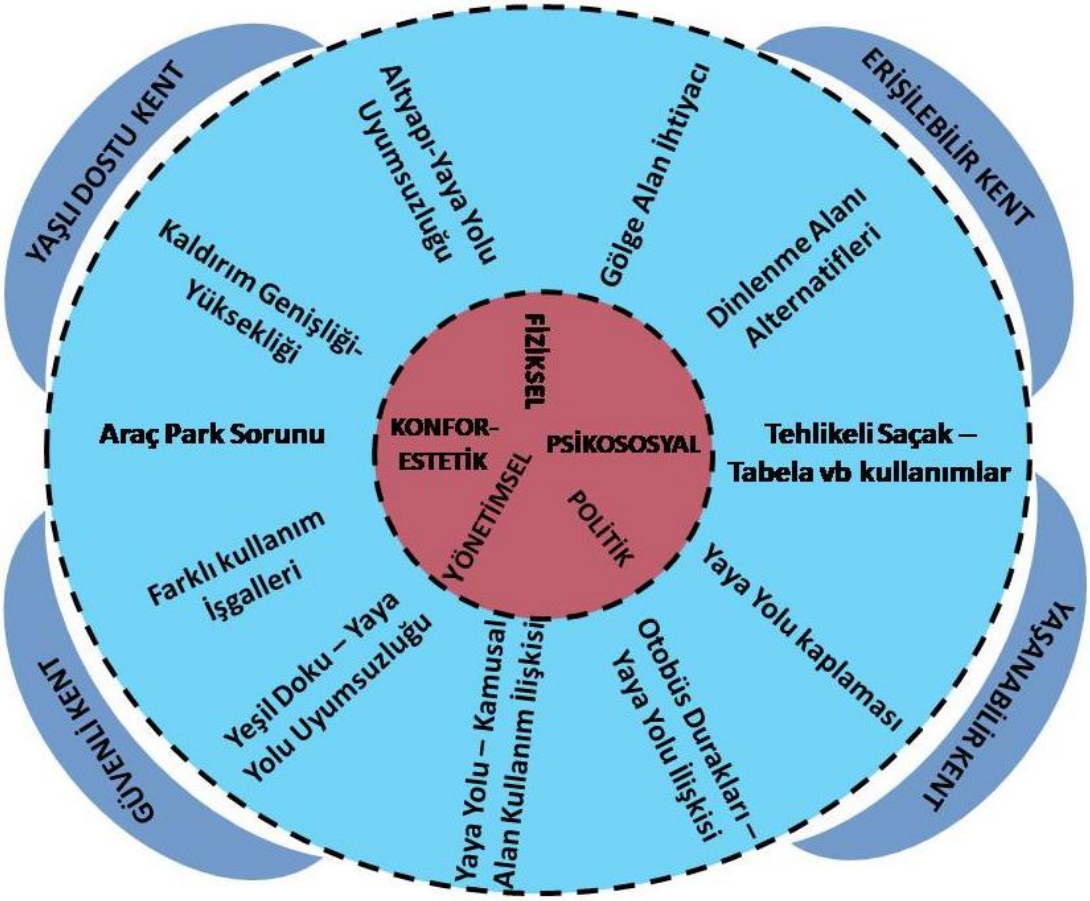



**Şekil 45.** Odak grup görüşmesine katılan bireylerin oturdukları yerler

Odak grup görüşmesinde katılımcılara yöneltilen mahallelerinde yaşamaktan memnun olup olmadıklarına ilişkin sorulara genellikle olumlu yanıtlar verilmiştir. Bununla birlikte, yaşadıkları mahallelerdeki temizlik, park yeri, trafik ve altyapı gibi çeşitli sorunlara dikkat çeken bireyler de bulunmaktadır. Görüşme katılımcıları, günün hangi saatlerini dışarıda geçirdikleri sorulduğunda değişen yanıtlar vermekle birlikte çoğunluğun öğleden sonraki saatlerde dışarıda vakit geçirdikleri saptanmıştır. Görüşme sırasında edinilen bilgilere göre yapılı çevrede kaldırım ve rampa kullanımı sırasında çeşitli zorluklarla karşılaşıldığı görülmektedir. Bu zorlukların rampaların eğimlerinin dik oluşundan ve kaldırımlardaki çeşitli bozukluklar ile kaldırım üzerinde bulunan engellerden kaynaklandığı anlaşılmaktadır. Görüşmeye katılan bireyler, Çanakkale'deki yeşil alanların kullanımı ile ilgili sorulara genellikle olumlu yanıtlar vermekle birlikte, yer yer mesafe nedeniyle yeşil alanlara erişimde zorluklarla karşılaştıklarına da değinmişlerdir. Yeşil alanların kullanımı ile ilgili sorulara verilen yanıtlarda, özellikle Halk Bahçesi ve Özgürlük Parkı gibi alanlarda, mevcut oturma elemanlarının yetersizliğinden de bahsedilmiştir. Bu elemanların daha sıklıkla gölge alanlarda konumlandırılmasına ihtiyaç olduğu ve ergonomik açıdan daha konforlu elemanların tercih edilmesinin daha olumlu olacağı görüşmelerde gündeme gelmiştir. Görüşmeye katılan bireylerin toplu taşıma araçlarını kullanım sıklıkları farklılık göstermektedir. Mevcut toplu taşıma araçlarındaki ergonomik yetersizlikler nedeniyle toplu taşıma kullanımında zorluklarla karşılaşıldığı saptanmıştır. Duraklara olan mesafe ile toplu taşıma seferlerindeki seyrekliğin de bu bireylerin toplu taşıma kullanımında bariyer oluşturduğu gözlemlenmiştir.

## 7. SONUÇ

Gerek daha önce yaşlı kent kullanıcıları ile yapılan çalışmalarda (anket, görüşme, seminer, atölye çalışması) ve tespitlerde gerekse alanda yerinde yapılan gözlemlerde benzer sorun alanlarının olduğu görülmüştür. Bu sorun alanlarını sistematik olarak sınıflandırmak ileride yapılacak çalışmalar için de faydalı bir altlık olacaktır. Buna göre yukarıda belirtilen sorun alanlarına yönelik alt başlıkları fiziksel, konfor-estetik, psikososyal, yönetimsel, politik gibi temel sınıflar altında birleştirmek veya kesiştirmek mümkün olabilir (Şekil 46). Ancak şu bir gerçektir ki bu sorun alanları ve oluşturulacak çözüm önerileri birbirleri ile ilişkilidir ve birbirlerini doğrudan ya da dolaylı mutlaka etkileyecektir. Bu sebeple çözüm önerilerine yönelik çalışmaların bütüncül olarak ele alınması gerekir.




**Şekil 46.** Alan çalışması ve sorun alanlarını bütüncül gösteren şema

Şemaya göre ortada yer alan küçük (kırmızı boyalı) daire içerisindeki başlıklar temel sorun alanlarını göstermektedir. Çevresindeki büyük daire içerisinde yer alan başlıklar ise alan çalışmasında gözlemlenen sorun alanlarına daha detaylı bakışı göstermektedir. Ancak yaşlı dostu kent idealine ulaşmak ve bu ideali bütünleyen güvenli-erişilebilir-yaşanabilir kent hedeflerini oluşturabilmek için tüm sorun alanlarını ve bunlara yönelik çözüm önerilerini birlikte değerlendiren yaklaşımlara ihtiyaç duyulmaktadır. Bu çalışmada tespit edilen sorunlar ve bir takım çözüm önerileri Türkiye'deki birçok kent için de benzer durumlara işaret edebilecektir. Bu sebeple çözüm önerilerini her kentin kendine özgü koşulları içinde oluştururken genel birtakım çıkarımlar yaparak ülke genelindeki kentsel dokularda kullanılabilecek ortak çözüm ve politikalar da üretmek mümkün görünmektedir.

## 8. KAYNAKLAR


Bakar, C. (2024). Çanakkale Kent Konseyi "Yaşlanan Çanakkale" Raporu. Çanakkale Kent Konseyi Yayınları: 47. Özen Reklam: Çanakkale

Dinç, P. (1999). Kullanım sürecinde değerlendirme yaklaşımı ile kent otobüs terminallerinde temel program kriterlerinin saptanması. (Doktora Tezi). Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, s. 49-50.

DSÖ. (2024). World Health Organization - Ageing and health (Dünya Sağlık Örgütü - Yaşlanma ve sağlık). Erişim adresi (31 Ocak 2025): https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/ageing-and-health

DSÖ. (2007). Global Age Friendly Cities: A Guide. World Health Organization (Global Yaş Dostu Şehirler: Bir Rehber. Dünya Sağlık Örgütü) - Demographic Change and Healthy Ageing (DHA) Team. ISBN: 978-92-4-154730-7. Erişim adresi (31 Mart 2025): https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/43755/9789241547307_eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y

DSÖ. (2002). Active ageing : A policy framework. World Health Organization. (Aktif yaşlanma: Bir politika çerçevesi. Dünya Sağlık Örgütü.) Erişim adresi (20 Nisan 2025): https://iris.who.int/handle/10665/67215

Google Earth. (2025). Google Earth Uydu Görüntüsü. Erişim adresi (01 Şubat 2025): https://www.google.com/earth/about/

Inhabitat. (2012). Aandeboom's Portable Tree Bench Turns Any Tree Into a Shady Seat. Erişim adresi (20 Nisan 2025): https://inhabitat.com/aandebooms-portable-tree-bench-turns-any-tree-into-a-shady-seat/

Leonardo AI: AI Image Generator. (2025). Leonardo AI: AI Image Generator - Create Art, Images & Video. Erişim adresi (20 Nisan 2025): https://leonardo.ai/

Marsden, J. P., Calkins, M. P., Briller, S. H. (2003). Educating ltc staff about therapeutic environments. *Journal of Architectural and Planning Research, 20*(1), 68-74.

OECD. (n.d.). The Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) - Elderly population (Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü – Yaşlı nüfus). Erişim adresi (01 Şubat 2025): https://www.oecd.org/en/data/indicators/elderly-population.html#:~:text=Definition,aged%2065%20years%20and%20over.

Özcebe, H. (2006). Yaşlılar İçin Ev ve Çevre Düzenlemeleri. *65 Yaş Üstü Yaşam Rehberi.* Bölüm 21. İstanbul: Meditime Ltd. Sti. Erişim adresi (11 Aralık 2012): www.gebam.hacettepe.edu.tr.

Pakdil, F. & Pakdil, O. (2003). Farklı İnsanlık Durumları: 75. Yıl Dinlenme ve Bakımevi. *Güzel Sanatlar Yayını, Mimarist*, No:9, s. 15-20.

Sirel, A. & Sirel, O. Ü. (2017). Bedensel engellilerin kent yaşamına katılımında "Evrensel Tasarım" yaklaşımı. IV. IBANESS Kongreler Serisi – Russe / Bulgaristan, 8-9 Nisan 2017, 558-569. Erişim adresi (20 Nisan 2025): https://www.researchgate.net/profile/Murat-Tuysuz/publication/339044385_Orgut_Yasam_Dongusu_ve_IKY_Uygulamalari_sy_277-285/links/5e3aaebba6fdccd965882df0/Oerguet-Yasam-Doenguesue-ve-IKY-Uygulamalari-sy-277-285.pdf#page=583

SocialLifeProject. (2021). Social Life Project – Throwing (Good) Shade for Placemaking. Erişim adresi (20 Nisan 2025): https://www.sociallifeproject.org/shade-trees-awnings-placemaking/

Stockcake. (2025). Erişim adresi (20 Nisan 2025): *https://stockcake.com/i/urban-tree-lined-path_355585_646099*

TÜİK. (2025). Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) – İstatistiklerle Yaşlılar, 2024. Erişim adresi (20 Nisan 2025): https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Elderly-Statistics-2024-54079

Üresin, Ş. (2005). Yaşlıların bakım ve ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik mekansal organizasyonlarda 'ev' ortamının sağlanması: 75. Yıl Dinlenme ve Bakım Evi örneği. (Yüksek Lisans Tezi). Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

WHO. (2012). Active Aging: A Policy Framework. Erişim adresi (13 Ağustos 2012): http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/00100-r1.en0.htm

Wikimapia. (2025). Nostaljik Tramvay Başlangıç noktası (Antalya Büyükşehir Belediyesi). Erişim adresi (20 Nisan 2025): https://wikimapia.org/8773326/tr/Nostaljik-Tramvay-Ba%C5%9Flang%C4%B1%C3%A7-noktas%C4%B1

Youtube_INVENTORINDOFURNITURE. (2021). Erişim adresi (20 Nisan 2025): https://www.youtube.com/watch?v=1tjWhM1T_Yg

Zeyrek Çepehan, İ. & Güller, E. (2020). Evrensel tasarım kapsamında herkes için erişilebilir tasarım. *Sosyal Politika Çalışmaları Dergisi, Erişilebilirlik Özel Sayısı* (2), 383-410. Erişim adresi (20 Nisan 2025): https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1370351