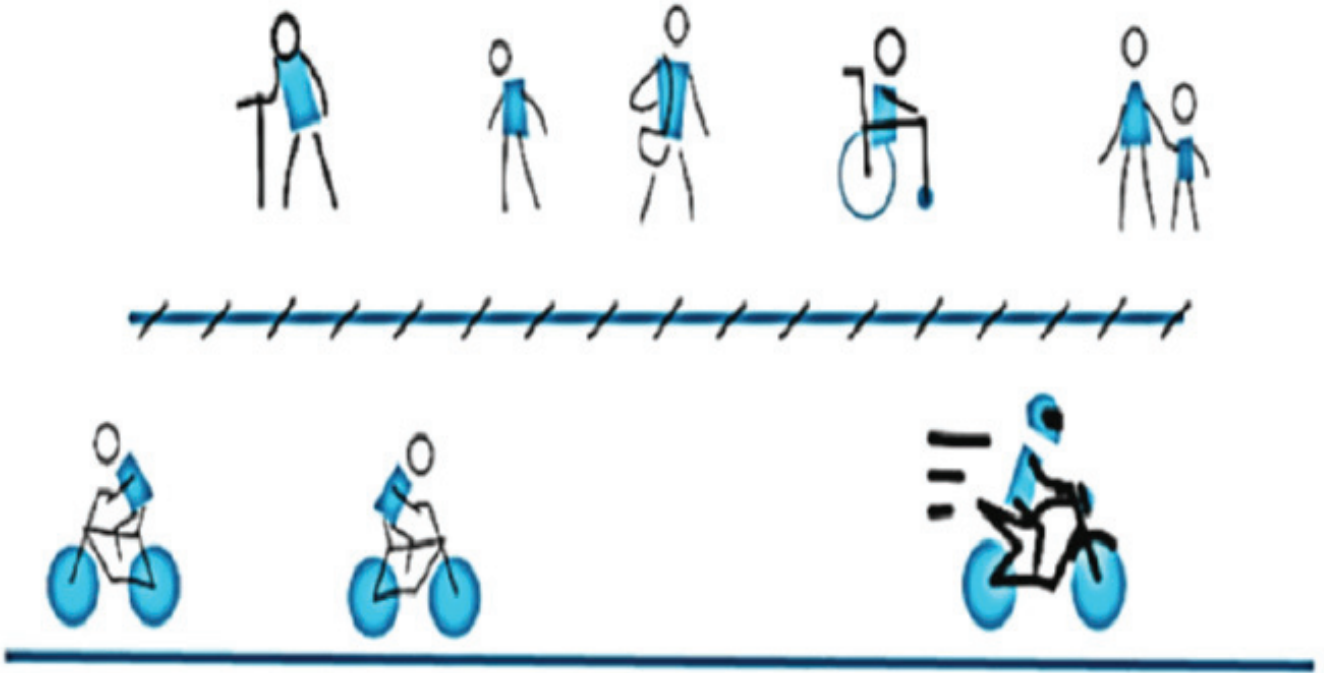




T.C.
ÇEVRE, ŞEHİRCİLİK VE
İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ BAKANLIĞI

İNCİNEBİLİR YOL KULLANICILARININ KORUNMASINA YÖNELİK TEDBİRLER UYGULAMA KILAVUZU



YEREL YÖNETİMLER GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
ANKARA, 2023



YEREL YÖNETİMLER GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Bu Kılavuz, mevcut mevzuat ve standartlar dikkate alınarak hazırlanmıştır.

Bu Kılavuza yerelyonetimler.csb.gov.tr internet adresinden ulaşılabilir.

Her hakkı saklıdır.

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	i
KISALTMALAR	ii
RESİMLER VE ŞEKİLLER	iii
GİRİŞ	1
1. MEVZUAT	4
1.1 Belediye Kanunları	4
1.2 Karayolları Trafik Kanunu	4
1.3 Karayolları Trafik Yönetmeliği	5
1.4 UKOME Yönetmeliği	7
1.5 Engelliler Hakkında Kanun	8
1.6 Erişilebilirlik İzleme ve Denetleme Yönetmeliği	8
1.7 İmar Kanunu	9
1.8 Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği	9
1.9 Bisiklet Yolları Yönetmeliği	9
2. İNCİNEBİLİR YOL KULLANICISI	10
3. İLGİLİ KULLANIMLAR	11
3.1 Yaya Kaldırımı	11
3.2 Banket	13
3.3 Alt Geçit	14
3.4 Üst Geçit	14
3.5 Yaya Geçidi	16
3.6 Okul Geçidi	19
3.7 Kavşak Adalı veya Refüjlü Yaya Geçitleri	21
EK: TSE STANDARTLAR	22
KAYNAKÇA	23

KISALTMALAR

EGM	: Emniyet Genel Müdürlüğü
KGM	: Karayolları Genel Müdürlüğü
PG	: Performans Göstergesi
TSE	: Türk Standardları Enstitüsü
TS	: Türk Standardı
UKOME	: Ulaşım Koordinasyon Merkezi
VRU	: Vulnerable Road Users-İncinebilir Yol Kullanıcısı

RESİMLER VE ŞEKİLLER

RESİMLER

Resim 3.1 Yaya Kaldırımı -1	11
Resim 3.2 Yaya Kaldırımı -2	12
Resim 3.3 Yaya Kaldırımı -3	12
Resim 3.4 Banket- 1	13
Resim 3.5 Banket -2	13
Resim 3.6 Üst Geçit-1	15
Resim 3.7 Üst Geçit-2	15
Resim 3.8 Üst Geçit-3	16
Resim 3.9 Yaya Geçidi-1	17
Resim 3.10 Yaya Geçidi-2	18
Resim 3.11 Yaya Geçidi-3	18
Resim 3.12 Yaya Geçidi-4	19
Resim 3.13 Okul Geçidi	20
Resim 3.14 Kavşak Adalı veya Refüjlü Yaya Geçidi	21

ŞEKİLLER

Şekil 2.1 İncinebilir Yol Kullanıcıları	10
Şekil 3.1 Alt Geçit	14
Şekil 3.2 Üst Geçit	14
Şekil 3.3 Yaya Geçidi-1	16
Şekil 3.4 Yaya Geçidi-2	17
Şekil 3.5 Okul Geçidi-1	19
Şekil 3.6 Okul Geçidi-2	20
Şekil 3.7 Kavşak Adalı veya Refüjlü Yaya Geçidi	21

GİRİŞ

Trafik kazaları küresel ölçekte insan hayatına olumsuz etki eden nedenlerin başında gelmektedir. Diğer taraftan, dünya genelinde trafik kazaları sonucunda meydana gelen ölüm ve yaralanma sayılarındaki artış toplumsal ve ekonomik kayıpların ciddi boyutlara ulaşmasına neden olmakta, ulusal ve uluslararası düzeyde trafik güvenliğine ilişkin sorumluluğu bulunan tüm kurum ve kuruluşların işbirliği içinde sistematik bir biçimde çalışmalarını zorunlu kılmaktadır.

Son dönemde önemli oranda ilerleme kaydedilmiş olmasına rağmen, ülkemizde önemli toplumsal sorunlardan birisi olarak karşımıza çıkan trafik kazaları neticesinde her yıl can kayıpları yaşanmakta ve kayda değer ölçüde maddi kayıp meydana gelmektedir. Trafik kazalarında hayatını kaybeden, yaralanan ya da engelli hale gelen kişiler nedeniyle oluşan sağlık maliyetleri ve bu kişilerin hayatlarının geri kalan bölümünde bakıma muhtaç hale gelmeleri; başta yakın çevreleri olmak üzere, beraberinde birçok kişiyi maddi ve manevi yönden derinlemesine etkilemekte, kaza sonrası bireylerin karşılaştıkları uzun ve masraflı tedavi süreçleri de yaşam koşulları bağlamında kaza mağdurlarının zor bir süreç yaşamalarına neden olmaktadır.

Hızla ilerleyen teknolojik gelişmeler ile küreselleşmeye bağlı olarak önümüzdeki on yıllık süreçte ulaşım ağlarında ve türlerinde yenilikçi yansımaların görülmesi beklenmektedir. Tüm bu gelişmeler ışığında; trafik güvenliğine ilişkin atılacak her adımda, insanın en kıymetli hazinesi olan can güvenliğinin korunması temel prensip olarak yer almalıdır.

Bu prensip doğrultusunda, 2012 yılında uygulamaya konulan “2011-2020 Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı” kapsamında, trafik kazalarından kaynaklanan ölümlerin %50 oranında azaltılması hedefi çerçevesinde karayolu trafiğinin tüm unsurlarını kapsayacak şekilde, karayolu altyapısından araçların güvenlik özelliklerinin artırılmasına, kurumsal yapının güçlendirilmesinden, nitelikli ve eğitimli personel sayısının artırılmasına, sağlık hizmetlerinin imkân ve kapasitesinin geliştirilmesi başta olmak üzere kaza sonrası müdahale çalışmalarından modern araç, gereç ve donanımların toplumumuzun hizmetine sunulmasına kadar çok önemli gelişmeler sağlanmıştır.

Bu kapsamda, 2021/2 sayılı Cumhurbaşkanlığı Genelgesi¹ ile 2021-2030 yılları arasında trafik kazalarından kaynaklı can kayıplarının azaltılmasını hedefleyen “Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi (2021-2030)” ve “Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı (2021-2023)” yürürlüğe girmiştir.

Cumhurbaşkanlığı Genelgesinin uygulanmasına ilişkin düzenlenen “Usul ve Esaslar” Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi Eşgüdüm Kurulu tarafından 24.06.2021 tarihinde onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Gerek Cumhurbaşkanlığı Genelgesi gerekse Cumhurbaşkanlığı Genelgesinin Uygulanmasına İlişkin Usul ve Esaslar’da “Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planlarında ‘sorumlu kuruluş’ ve ‘işbirliği yapılacak kuruluş’ olarak belirlenen bakanlık, kurum ve kuruluşlar Eylem Planlarının hayata geçirilmesi için planlama dâhilindeki görev ve sorumluluklarının takvime uygun olarak yerine getirilmesinde gerekli hassasiyeti göstereceklerdir.” denilmektedir.

Eylem Planı’nda, belirlenen amaç ve hedefler doğrultusunda; 2021 ve 2023 yılları arasında hayata geçirilmesi planlanan düzenleme, müdahale ve tedbirler içerisinde

1 03.02.2021 tarihli ve 31384 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanmıştır.

Genel Müdürlüğümüzün sorumlu kurum olarak belirlendiği ve diğer sorumlu kurumlar ile koordineli şekilde gerçekleştirilmesi beklenen performans göstergeleri (PG) yer almaktadır.

Bu çerçevede; *“PG 2.1.2: Yayalar, yaşlı, çocuk ve engellilerin erişimine uygun olarak düzenlenen veya yeni yapılan yaya yolu, banket, kaldırım, geçit, köprü vb. altyapı düzenlemelerinin 2020 yılına göre artış oranı”*,

“PG 2.1.3: İncinebilir yol kullanıcılarını korumaya yönelik olarak tesis edilen yatay ve düşey işaretlemelerin 2020 yılına göre artış oranı”

“PG 2.3.1: Şehiriçi ve şehirdışı yollarımızda yatay ve düşey işaretlemeler bakımından standartlara uygun olarak işaretleme yapılmış olan yaya yolu ve okul geçidi sayısının 2020 yılına göre artış oranı”,

“PG 2.3.2: Yaya kazalarının yoğun olduğu alanlara uygun yaya geçidi tipine göre (erişilebilir alt/üst yaya geçidi, butonlu sinyalizasyon, yaya geçidi vb.) düzenlemesi yapılan yaya geçitleri ve okul geçitleri sayısının 2020 yılına göre artış oranı”

“PG 2.3.3: Yayalar için oluşturulan ve erişilebilir olarak işaretlenen bekleme/sığınma adacıklarının 2020 yılına göre artış oranı”

Göstergeleri için Genel Müdürlüğümüz ‘PG sorumlusu’ olarak belirlenmiştir.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’na göre tüm karayollarındaki işaretleme standartlarını tespit etme görevinin Karayolları Genel Müdürlüğüne verildiği, bu kapsamda uluslararası standartlara uygun olarak işaretleme standartları belirlenerek “Karayolu Trafik İşaretleme Standartları I-II” yayımlandığı ve ilgili bütün idarelere duyurulduğu, aynı zamanda bu standartlara Karayolları Genel Müdürlüğüne ait web sayfasının (www.kgm.gov.tr) “Trafik” sekmesi altında yer verildiği, söz konusu PG’ler ile ilgili olarak uygulama standartlarının belirlenmiş olması ve yeni bir standart oluşturulmasına gerek olmaması nedeniyle yerel idareler tarafından şehir içi yollarda bu standartlara göre uygulamaların yapılması gerekmektedir.

Diğer taraftan, TS 12174 “Şehir İçi Yollar-Yaya Yolu ve Yaya Bölgeleri Tasarım Kuralları Standardı” nda, şehir içi yollardaki yaya yolu ve yaya bölgesi tasarım kuralları; TS 12576 “Şehir İçi Yollar-Kaldırım ve Yaya Geçitlerinde Ulaşılabilirlik İçin Yapısal Önlemler ve İşaretleme Kuralları Standardı”nda, hareket kısıtlılığı bulunanlar dâhil tüm yayaların, şehir içi yollarda kaldırımları, yaya yollarını, yaya geçitlerini ve kavşakları güvenli ve rahatça kullanabilmeleri için yapısal önlemlerin ve işaretleme kuralları; TS 12716 “Şehir İçi Yollar-Yaya Kaldırımlarındaki Koruyucu Engeller İçin Tasarım Kuralları Standardı”nda, kaldırım ve yaya yolu üzerine araçların park etmesine mani olmak ve yollarda meydana gelebilecek kaza anlarında yayaları olası tehlikelerden korumak için yapılan koruyucu engellerin tasarım kuralları, TS ISO 23599 “Görme Özürlü veya Az Görenler İçin Yardımcı Mamuller-Hissedilebilir Yürüme Yüzeyi İşaretleri”nde görme özürlü veya az gören kişilerin bağımsız ve güvenli dolaşımına yardımcı olması amacıyla hissedilebilir yürüme yüzeyi işaretleri için mamul şartları ve bu işaretlerin uygulama (montaj) önerileri; TS 13536 “TS ISO 23599’un Uygulanmasına Yönelik Tamamlayıcı Standard” da TS ISO 23599 ile birlikte bağlantılı olarak kullanılmak üzere ilave hissedilebilir yürüme yüzeyi işaretlerini ve bunların uygulanma şekilleri, TS ISO 23600 “Görme Ve İşitme Özürlüler İçin Yardımcı Mamuller-Yaya Trafik Işıkları-Sesli İkazlar Ve Hissedilebilir Yüzeyler” de görme

engelliler ile görme ve işitme engelliler için yardımcı mamuller, yaya trafik ışıkları için sesli ve hissedilebilir sinyaller belirlenmiştir.

Bu açıklamalar doğrultusunda, belediyelere yol göstermesi ve farkındalık oluşturmaları amacıyla bu kılavuz hazırlanmıştır.

1. MEVZUAT

1.1 Belediye Kanunları

Belediyelerin mahalli müşterek nitelikteki hizmetleri bağlamında doğrudan veya dolaylı olarak trafik hizmetlerine yönelik görev, yetki ve sorumlulukları bulunmaktadır.

Buna göre, belediyeler “mahallî müşterek nitelikte olmak şartıyla; ..., ulaşım gibi kentsel alt yapı; ... hizmetlerini yapar veya yaptırır”.² Bu bağlamda, “Bisiklet yollarının ve şeritlerinin, bisiklet ve elektrikli skuter park ve şarj istasyonlarının, yaya yollarının ve gürültü bariyerlerinin planlanması, projelendirilmesi, yapımı, bakımı ve onarımıyla ilgili işleri yürütmek.” belediyenin yetkileri ve imtiyazları arasındadır.³

Büyükşehir olan illerde, “Büyükşehir belediyesinin yetki alanındaki mahalleleri ilçe merkezine bağlayan yollar, meydan, bulvar, cadde ve ana yolları yapmak, yaptırmak, bakım ve onarımı ile bu yolların temizliği ve karla mücadele çalışmalarını yürütmek; kentsel tasarım projelerine uygun olarak bu yerlere cephesi bulunan yapılara ilişkin yükümlülükler koymak; ilân ve reklam asılacak yerleri ve bunların şekil ve ebadını belirlemek; meydan, bulvar, cadde, yol ve sokak ad ve numaraları ile bunlar üzerindeki binalara numara verilmesi işlerini gerçekleştirmek.”⁴ büyükşehir belediyelerinin görev ve yetkileri arasındadır.

Yine “Bisiklet yollarının ve şeritlerinin, bisiklet ve elektrikli skuter park ve şarj istasyonlarının, yaya yollarının ve gürültü bariyerlerinin planlanması, projelendirilmesi, yapımı, bakımı ve onarımıyla ilgili işleri yürütmek.”⁵ büyükşehir belediyelerinin görev ve yetkileri arasında yer almaktadır.

Öte yandan 5216 sayılı Kanunun 9 uncu maddesine göre, büyükşehir içindeki kara, deniz, su, göl ve demiryolu üzerindeki her türlü taşımacılık hizmetlerinin koordinasyon içinde yürütülmesi amacıyla büyükşehir belediye başkanı ya da görevlendirdiği kişinin başkanlığında, yönetmelikle belirlenecek kamu kurum ve kuruluşları ile Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonunun görevlendireceği ilgili odanın temsilcisinin katılacağı Ulaşım Koordinasyon Merkezi kurulur.

1.2 Karayolları Trafik Kanunu

13.10.1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nun “Belediye trafik birimleri, görev ve yetkileri” başlıklı 10 uncu maddesinde, “Bu Kanunla belediyelere verilen görevler il ve ilçe trafik komisyonları ve mahalli trafik birimleri ile işbirliği yapılarak yürütülür.

a) Kuruluş

Her belediye başkanlığı bünyesinde, hizmet kapasitesi göz önünde tutularak İçişleri Bakanlığınca tespit edilecek ölçülere ve genel hükümlere göre, belediye trafik şube müdürlüğü, şefliği veya memurluğu kurulur.

b) Görev ve yetkiler

1. Yapım ve bakımından sorumlu olduğu yolları trafik düzeni ve güvenliğini sağlayacak durumda bulundurmak,

2 5393 sayılı Belediye Kanunu m. 14.

3 5393 sayılı Belediye Kanunu m. 15/ş.

4 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu m. 7/g

5 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu m. 7/aa

2. Gerekli görülen kavşaklara ve yerlere trafik ışıklı işaretleri, işaret levhaları koymak ve yer işaretlemeleri yapmak,
3. Karayolu yapısında ve üzerinde yapılacak çalışmalarda gerekli tedbirleri almak, aldirmek ve denetlemek,
4. Karayolunda trafik için tehlike teşkil eden engelleri gece veya gündüze göre kolayca görülebilecek şekilde işaretlemek veya ortadan kaldırmak,
5. Yol yapısı veya işaretleme yetersizliği yüzünden trafik kazalarının vukubulduğu yerlerde, yetkililerce teklif edilen tedbirleri almak,
6. Çocuklar için trafik eğitim tesisleri yapmak veya yapılmasını sağlamak,
7. Bu Kanun ve bu Kanuna göre çıkarılan yönetmeliklerle verilen diğer görevleri yapmak.” hükmü yer almaktadır.

‘İl ve ilçe trafik komisyonları’ başlıklı 12 nci maddesi “İl ve İlçe Trafik Komisyonlarının görev ve yetkileri:

1. İl sınırları içinde mahalli ihtiyaç ve şartlara göre trafik düzeni ve güvenliğini sağlamak amacıyla gerekli tedbirleri almak,
2. Trafiğin düzenli bir şekilde akımını sağlamak bakımından alt yapı hizmetleri ile ilgili tedbirleri almak, trafik ile ilgili sorunları çözümlemek, bütün ülkeyi ilgilendiren Trafik Güvenliği Yüksek Kurulunun müdahalesini gerektiren hususları İçişleri Bakanlığına iletmek.
3. Karayolu taşımacılığına ait mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere, trafik düzeni ve güvenliğini yönünden belediye sınırları içinde ticari amaçla çalıştırılacak yolcu ve yük taşıtları ile motorsuz taşıtların çalışma şekil ve şartları, çalıştırılabileceği yerler ile güzergâhlarını tespit etmek ve sayılarını belirlemek,
4. Gerçek ve tüzel kişiler ile resmi ve özel kurum ve kuruluşlara ait otopark olmaya müsait boş alan, arazi ve arsaları geçici otopark yeri olarak ilan etmek ve bunların sahiplerine veya üçüncü kişilere işletilmesi için izin vermek,
5. Bu Kanunla ve diğer mevzuatla verilen görevleri yapmak.” şeklinde sayılmıştır.

1.3 Karayolları Trafik Yönetmeliği

Karayolları Trafik Yönetmeliğinin ‘Belediyelerin Görev ve Yetkileri’ başlıklı 16 ncı maddesinde “Belediye trafik hizmet birimlerinin görev, yetki ve sorumlulukları aşağıda gösterilmiştir.

Yapım ve bakımından sorumlu olduğu karayollarında;

- a) Yolun yapısını, trafik düzeni ve güvenliğini sağlayacak durumda bulundurmak,
- b) Yol ve kavşak düzenlemeleri yapmak,
- c) Trafiği düzenleme amacı ile
 - 1) Trafik işaret levhaları,
 - 2) Işıklı ve sesli trafik işaretleri,
 - 3) Yer işaretlemeleri,

Temin ve tesis etmek, bunların devamlılığını ve işlerliğini sağlamak,

d) Trafiğin akışını kolaylaştırma, gereksiz durma ve duraklamaları önleme bakımından, trafik akımı programları ile toplu taşıma araçlarının kalkış varış ve ara durakları için zaman tarifeli programlar yapmak ve uygulamaya koymak,

e) Karayolları yapısı üzerinde ve kenarında yapılan çalışmalarda Karayolları Trafik Kanununun 16 ncı maddesi ve bu maddesine göre çıkarılan Yönetmelik hükümleri uyarınca trafik düzen ve güvenliği için gereken tedbirleri almak, aldirmek ve çalışmalarını denetlemek,

f) Açık ve kapalı park yerleri (otopark) alt ve üst geçitler yapmak, yaptırmak işletmek ve işletilmesine izin vermek,

g) Karayolları Trafik Kanununun 17 nci maddesinde sayılan ve belediye sınırları içerisindeki karayolları kenarında yapılacak veya açılacak olan tesisler için Yönetmeliğinde belirlenen şartlara göre izin vermek,

h) Halkın trafik eğitimine katkıda bulunmak üzere; çocuk trafik eğitim parkları yapmak ve yapılmasına izin vermek,

ı) Yaya ve taşıt yollarında yayaların ve araçların hareketlerini zorlaştıran ve trafiği tehlikeye düşüren, motorlu araçlar dışındaki her türlü engeli ortadan kaldırmak,

trafik için tehlike teşkil eden ancak, kaldırılması mümkün olmayan engelleri gece veya gündüze göre kolayca görülebilecek şekilde işaretlemek,

(Yol işgaline ilişkin Belediye Mevzuatı hükümleri saklıdır.)

i) Yol yapısı veya işaretleme yetersizliği yüzünden trafik kazalarının vuku bulduğu yerlerde, yetkililerce teklif edilen tedbirleri almak,

j) Karayolları Trafik Kanununun 22 nci maddesi (d) bendine göre tarım kesiminde kullanılanlar hariç il trafik komisyonlarından karar almak şartıyla motorsuz taşıtlardan gerekli görülenlerin tescilini yapmak,

k) Karayolları Trafik Kanunu ve bu Kanuna göre çıkarılan yönetmeliklerle verilen diğer görevleri yapmak.

Belediyeler bu hizmetlerini; il ve ilçe trafik komisyonlarınca alınan kararlara da uyulmak suretiyle mahalli trafik zabıtası ile işbirliği ve koordinasyon halinde yürütürler

Belediyeler bu madde ile görev verilen hizmetlerin denetimi dışında, trafiği denetleyemez ve hiçbir halde trafik suç ve ceza tutanağı düzenleyemezler.

Bu birimlerde hizmet gören personelden resmi kıyafetli olanlar özel işaret taşıır.

Trafik zabıtası ile belediye trafik birimleri arasındaki işbirliği ve koordinasyon esaslarına ilişkin diğer hükümler beldenin özelliğine göre bir protokolle belirlenebilir.” hükmü,

‘İl ve İlçe Trafik Komisyonunun Görev ve Yetkileri’ başlıklı 18 inci maddesinde “İl ve ilçe trafik komisyonunun görev ve yetkileri şunlardır;

a) İl sınırları içinde mahalli ihtiyaç ve şartlara göre trafik düzeni ve güvenliğini sağlamak amacıyla gerekli tedbirleri almak,

b) Trafiğin düzenli bir şekilde akımını sağlamak bakımından alt yapı hizmetleri ile ilgili tedbirleri almak, trafik ile ilgili sorunları çözümlmek, bütün ülkeyi ilgilendiren Karayolu Trafik Güvenliği Yüksek Kurulunun müdahalesini gerektiren hususları İçişleri Bakanlığına iletme,

c) Karayolu taşımacılığına ait mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere, trafik düzeni ve güvenliği yönünden belediye sınırları içinde ticari amaçla çalıştırılacak yolcu ve yük taşıtları ile motorsuz taşıtların çalışma şekil ve şartları, çalıştırılabileceği yerler ile güzergâhlarını tespit etmek ve sayılarını belirlemek,

d) Gerçek ve tüzel kişiler ile resmi ve özel kurum ve kuruluşlara ait otopark olmaya müsait boş alan, arazi ve arsaları geçici otopark yeri olarak ilan etmek ve bunların sahiplerine veya üçüncü kişilere işletilmesi için izin vermek, izin verilen otoparklar ile karayolu üzerindeki diğer park yerlerinde engelliler için işaretlerle belirlenmiş bölümler ayrılmasını sağlamak,

e) Karayollarının bir kısmının veya tamamının yoldan faydalananların bir kısmına veya tamamına kapatılmasına, park edilecek yerler ile zaman ve süresinin ve araçların geliş ve gidiş yollarının ve yollara konulacak trafik işaretlerinin yerlerinin belirlenmesine karar vermek,

f) Karayollarında gerekli hal ve yerlerde en çok ve en az hız limitine göre yeniden hız sınırlarını belirlemek,

g) Karayolları Trafik Kanunu ve bu Yönetmelikle verilen diğer görevleri yapmak.

İl trafik komisyonları, belediye sınırları içinden geçen devlet ve il yolları ile ilgili hususlarda Karayolları Genel Müdürlüğünün görüşünü alır.” hükmü yer almaktadır.

1.4 UKOME Yönetmeliği

Büyükşehir Belediyeleri Koordinasyon Merkezleri Yönetmeliği’nin 18 inci maddesinde “ (1) UKOME, büyükşehir içindeki kara, deniz, göl, nehir, kanal ve demiryolu üzerinde her türlü taşımacılık hizmetlerinin koordinasyon içinde yürütülmesini sağlamak üzere; ulaşım, trafik ve toplu taşıma konularında üst düzeyde yönlendirici karar alma, uygulama, uygulatma ve ilgili mevzuattaki usulüne göre gereken tesisleri kurma, kurdurma ve işletme hak ve yetkilerine haizdir. Bu amaçla;

a) Büyükşehir belediyesinin sınırları içinde, mevzuatla yetkili kılındığı durumlarda mahalli ihtiyaç ve şartlara göre trafik düzeni ve güvenliğini sağlamak amacıyla gerekli tedbirleri almakla,

b) Büyükşehir belediye ve mücavir alan sınırları içinde nazım plan çerçevesinde, arazi kullanım ve ulaşım planlama çalışmalarıyla büyükşehir ulaşım planını yapmak, yaptırmak, uygulamak ve uygulatmak için gereken karar ve tedbirleri almakla,

c) Trafiğin düzenli bir şekilde akımını sağlamak bakımından alt yapı hizmetleri ile ilgili tedbirleri almak, trafik ile ilgili sorunları çözümlmek, trafik ile ilgili olarak ülkeyi ilgilendiren veya mevzuat değişikliği gerektiren hususları İçişleri ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığına iletmekle,

ç) Kara, deniz, göl, nehir, kanal ve demiryolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlarını belirlemek; otobüs, taksi, dolmuş ve servis durak yerleri ile karayolu, yol, cadde, sokak, meydan ve benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek, gerçek ve tüzel kişiler ile resmi ve özel kurum ve kuruluşlara ait otopark olmaya müsait boş alan, arazi ve arsaları geçici otopark yeri olarak ilan etmek ve bunların sahiplerine veya üçüncü şahıslara işletilmesi için izin vermek, izin verilen otoparklar ile karayolu üzerindeki diğer park yerlerinde engelliler için işaretlerle belirlenmiş bölümler ayrılmasını sağlamakla,

d) Karayolu taşımacılığına ait mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere, trafik düzeni ve güvenliğini yönünden belediye sınırları içinde ticari amaçla çalıştırılacak yolcu ve yük taşıtları ile motorsuz taşıtların çalışma şekil ve şartları ile bu taşıtların teknik özelliklerini tespit etmek, çalıştırılabileceği yerler ile güzergâhlarını tespit etmek ve sayılarını belirlemek, bunlara izin ve çalışma ruhsatı vermekle,

e) Büyükşehir belediyesinin sınırları içinde, ulaşım, toplu taşıma ve trafik mevzuatının büyükşehir belediyesine verdiği yetki doğrultusunda uygulamaya yönelik yönlendirici karar almak ve görüş oluşturmakla,

f) İlçe belediyelerince (...) düzenlenen yol ve kavşaklar ile büyükşehir belediyesince yapılan sinyalizasyon sistemlerinde aksaklık tespit edildiği takdirde uyarıda bulunmak ve düzeltilmesini sağlamakla,

g) Büyükşehir belediyesinin sınırları içinde kalan karayollarının bir kısmının veya tamamının yoldan faydalananların bir kısmına veya tamamına kapatılmasına, park edilecek yerler ile zaman ve süresinin ve araçların geliş ve gidiş yollarının ve yollara konulacak trafik işaretlerinin yerlerinin belirlenmesine karar vermekle,

ğ) Büyükşehir belediyesi sınırları içerisinde, 13/10/1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunun belirlediği sınırlar içinde araçların kullanacağı şeritleri ve yol kullanım esaslarını tespit etmek ve gerekli yasakları koymak, gerekli hal ve yerlerde en çok ve en az hız limitlerini belirlemekle,

görevli ve yetkilidir.” hükmü bulunmaktadır.

1.5 Engelliler Hakkında Kanun

5378 sayılı Engelliler Hakkında Kanunun 7 nci maddesinin birinci fıkrasında “Yapılı çevrede engellilerin erişilebilirliğinin sağlanması için planlama, tasarım, inşaat, imalat, ruhsatlandırma ve denetleme süreçlerinde erişilebilirlik standartlarına uygunluk sağlanır.” hükmü yer almaktadır.

Geçici 2 nci maddesinde, “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 ile gerçek ve tüzel kişiler tarafından yapılmış ve umuma açık hizmet veren her türlü yapılar bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren sekiz yıl içinde engellilerin erişilebilirliğine uygun duruma getirilir.” hükmü bulunmaktadır.

Geçici 3 üncü maddesinin altıncı fıkrasında, “Bu Kanunun geçici 2 nci maddesi ile bu maddede belirtilen erişilebilirlik standartlarının ve yükümlülüklerinin uygulanmasının izlenmesi ve denetimi her ilde Aile ve Sosyal Politikalar, Bilim, Sanayi ve Teknoloji, İçişleri, Çevre ve Şehircilik, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlıkları ile engelliler ile ilgili konfederasyonların temsilcilerinden oluşan komisyon tarafından yapılır. İhtiyaç halinde birden fazla komisyon kurulabilir. ...” hükmü yer almaktadır.

1.6 Erişilebilirlik İzleme ve Denetleme Yönetmeliği

Erişilebilirlik İzleme ve Denetleme Yönetmeliği’nin 3 üncü maddesine göre illerde Erişilebilirlik standartlarının uygulanmasını izleyen ve denetleyen komisyonu kurulur. Yönetmeliğin 6 ncı maddesinde “(1) Komisyonun görev ve yetkileri şunlardır: a) İzleme ve denetleme programını hazırlamak.

b) Kamu kurum ve kuruluşlarına ait mevcut resmî yapı, yol, kaldırım, yaya geçidi, açık ve yeşil alanlar, spor alanları ve benzeri sosyal ve kültürel alt yapı alanları ile gerçek ve tüzel kişiler tarafından yapılmış ve umuma açık hizmet veren her türlü yapılar ile büyükşehir belediyeleri ve belediyeler, şehir içinde kendilerince sunulan ya da denetimlerinde olan

toplu taşıma hizmetlerini izleme ve denetleme formlarına göre izlemek, denetlemek ve rapor hazırlamak.

c) Gerekli görülen hallerde teknik değerlendirme ekibi kurmak ve ön değerlendirme yapmak üzere görevlendirmek.

ç) Bu fıkranın (b) bendi kapsamında yapılan izleme ve denetleme sonucu eksiklik bulunmaması halinde erişilebilirlik belgesi düzenlemek.

d) Bu fıkranın (b) bendi kapsamında yapılan izleme ve denetleme sonucu idari para cezası uygulanan yerlerin izleme ve denetlemesini tekrar yapmak.” hükmü yer almaktadır.

1.7 İmar Kanunu

3194 sayılı İmar Kanununun 5 inci maddesinin on ikinci fıkrasına göre, “İlgili idare; belediye ve mücavir alan sınırları içinde belediye, dışında valiliktir.”

Kanunun Ek 1 inci maddesine göre, “Fiziksel çevrenin engelliler için ulaşılabilir ve yaşanılabilir kılınması için, imar planları ile kentsel, sosyal, teknik altyapı alanlarında ve yapılarda, Türk Standartları Enstitüsünün ilgili standardına uyulması zorunludur.”

1.8 Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği

Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği’nin 26 ncı maddesine göre, “(1) İdareler; tasarrufu altındaki yol, meydan, otopark, park, yaya bölgesi, kaldırım gibi yerler ile bunlar üzerindeki kamu hizmetlerinin yürütülebilmesi için, TSE standartlarına ve ilgili mevzuatına göre; (a) Bisiklet yolu, otopark, yönlendirme, sinyalizasyon, aydınlatma ve ağaçlandırma uygulamalarıyla ve kent mobilyalarıyla beraber kaldırım ve kavşak düzenlemelerini yapmak veya yaptırmakla, (b) Reklam ve bilgilendirme levha ile pano düzenlemelerini yapmak veya yaptırmakla, (c) Topluma açık yerlerde ihtiyaçların karşılanması amacıyla; büfe, mescit, para çekme makinesi, telefon kulübesi, tuvalet, çeşme ve benzeri tesislerin kurulmasına ilişkin iş ve işlemleri yürütmekle, (ç) Belirli bir süre için düzenlenen sosyal ve kültürel etkinlikler için geçici olarak ihtiyaç duyulan altyapıyı ve geçici olarak talep edilen hafif ve sökülüp takılır malzemeden yapılan fuar, sergi, sahne ve çadır gibi üstyapının kurulması ve kaldırılması için gereken izinlerin verilmesine ilişkin iş ve işlemleri yürütmekle ve güvenlik tedbirlerinin alınmasını sağlamakla, yükümlüdür”.

Aynı maddenin (2) nci fıkrasına göre, birinci fıkrada belirtilenlerin ve her türlü altyapının yapımı ve kullanımı ile bakım ve onarımı sırasında yaya sirkülasyonunun engellenmemesi, engellilerin erişiminin, can ve mal güvenliğinin sağlanması zorunludur.

1.9 Bisiklet Yolları Yönetmeliği

Bisiklet Yolları Yönetmeliği’nin 3 üncü maddesinin birinci fıkrasında; “(ğ) Bisiklet şeridi: Yol seviyesinde bisiklet kullanımı için özel olarak belirlenmiş ve yer işaretlemesi ile ayrılmış bisiklet yolunu, (h) Bisiklet yolu: Bisiklet sürüşüne ayrılan ve türleri bu Yönetmeliğin üçüncü bölümünde açıklanan, taşıt yolu ve yaya alanları ile kesişim noktaları hariç motorlu araç ve yaya trafiğine kapalı yolu, (ü) TS 7249: Türk Standartları Enstitüsü tarafından yayımlanan Şehiriçi Yollar Boyutlandırma ve Tasarım Esasları standardını, (v) TS 9826: Türk Standartları Enstitüsü tarafından yayımlanan Şehiriçi Yollar-Bisiklet Yolları standardını, (y) TS 10839: Türk Standartları Enstitüsü tarafından yayımlanan Şehiriçi Yollar-Kavşaklarda Bisiklet Yolu Geçişleri Tasarım Kuralları standardını, (z) TS 11782: Türk Standartları Enstitüsü tarafından yayımlanan Şehiriçi Yollar-Bisiklet Park Tesisleri Tasarım Kuralları standardını, ...” belirlemek hükmü yer almaktadır.

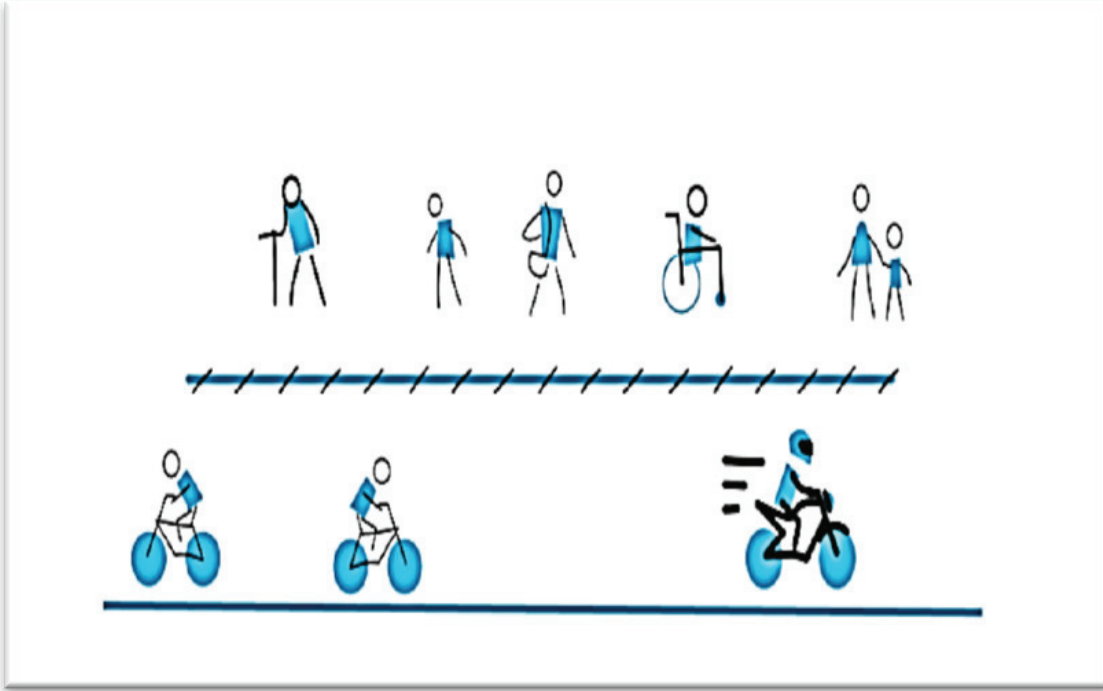
2. İNCİNEBİLİR YOL KULLANICISI

Yol kullanıcısı grupları arasında diğerlerine göre daha korumasız ve hassas bir yapı gösterenler trafik güvenliği çalışmalarında “Vulnerable Road Users (VRU)” olarak adlandırılmaktadır. Bu kullanıcılara incinebilir yol kullanıcıları denilmektedir.⁶

Bu yol kullanıcıları, yol kullanımlarında diğer kullanıcılar bakımından trafik güvenliği bakımından öncelenmesi gereken kullanıcılardır.

İncinebilir yol kullanıcıları değişik şekilde kendini göstermektedir. Bunların bir kısmı karayolunu kullanma biçiminin herhangi bir trafik kazasının meydana gelmesi durumunda kendilerine daha fazla zarar vermesi (yaya ve bisikletliler gibi), bir kısmı bedeni yapıları nedeniyle trafik kurallarına diğerlerine oranla daha zor uyum gösterebilmeleri (çocuklar, engelliler ve yaşlılar gibi), diğer bir kısmı ise trafik kazalarında oransal olarak diğer yol kullanıcılarına kıyasla daha fazla can kaybı riski (motosikletliler, bisikletliler gibi) taşımaktadırlar (Şekil, 2.1).

Şekil 2.1 İncinebilir Yol Kullanıcıları



Kaynak: Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı (2021-2023)

⁶ Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi (2021-2030), (Bölüm 7).

3. İLGİLİ KULLANIMLAR

3.1 Yaya Kaldırımı

Karayolları Trafik Yönetmeliğine göre yaya kaldırımı karayolunun, taşıt yolu kenarı ile gerçek veya tüzel kişilere ait mülkler arasında kalan ve yalnız yayaların kullanımına ayrılmış olan kısımdır.

Yaya kaldırımlarının motorlu taşıt, araç veya diğer eşya için kullanılmaması veya işgal edilmemesi gerekir. Bu yerler sadece yayaların kullanımına bırakılmalıdır (Resim 3.1).

Resim 3.1 Yaya Kaldırımı -1



Kaynak: Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü 2013 Yılı Ulaşılabilirlik Destek Projesi (UDEP)

Yaya kaldırımları yayaların, özellikle de incinebilir yol kullanıcılarının kullanımına uygun şekilde düzenlenmiş olmalıdır. Bunun için gerekli işaretlemeler ve düzenlemeler yapılmış olmalıdır (Resim 3.2).

Resim 3.2 Yaya Kaldırımı -2

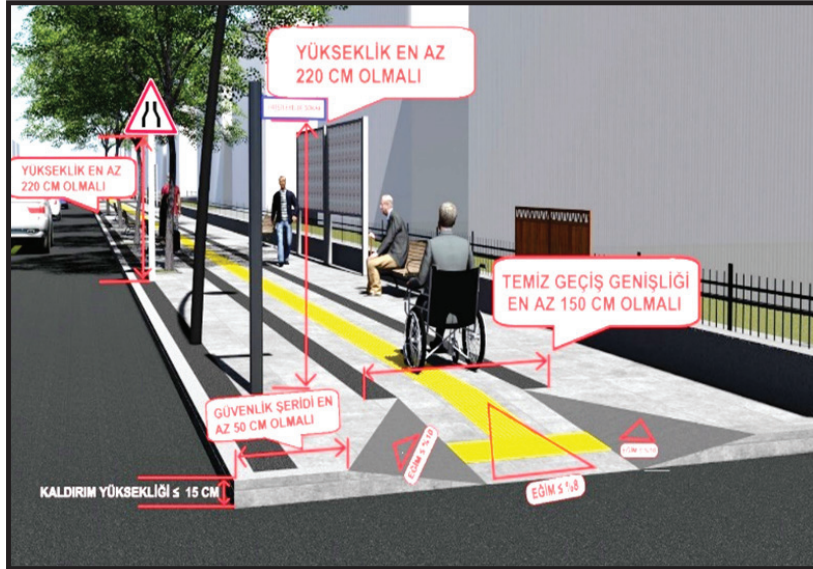


Kaynak: Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı Erişilebilirlik Kılavuzu

Yaya kaldırımları için TS 12576 “Şehir İçi Yollar-Kaldırım ve Yaya Geçitlerinde Ulaşılabilirlik İçin Yapısal Önlemler ve İşaretlemelerin Tasarım Kuralları Standardı” belirlenmiştir. Bu Standardın üçüncü bölümünde 3.13 ve 3.14’te “yaya yolu ve yaya kaldırımı”na ilişkin tanımlama ve standartlar yapılmıştır.

Bu bağlamda, yaya yolları, yayaların kullanımına, güvenliğine ve özellikle incinebilir yol kullanıcılarının gereksinimini (rampa yüksekliği, işaretlemeler, güvenlik şeridi vs.) karşılayacak şekilde düzenlenmelidir (Resim, 3.3).

Resim 3.3 Yaya Kaldırımı -3



Kaynak: Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü Erişilebilirlik Dairesi Başkanlığı Arşivi

3.2 Banket

Karayolları Trafik Yönetmeliğine göre banket; yaya yolu ayrılmamış karayolunda, taşıt yolu kenarı ile şev başı veya hendek iç üst kenarı arasında kalan ve olağan olarak yayaların ve hayvanların kullanacağı, zorunlu hallerde de araçların faydalanabileceği kısımdır (Resim 3.4).

Resim 3.4 Banket - 1



Kaynak: <https://www.nedir.org/soru/yaya-kaldirimi-ile-banketi-tanimlayarak-aralarindaki-farki-acikla>

Banketin gerektiğinde araçların da kullanacağı yolun bir kısmı olduğundan bu yerlerin boş tutulması, zorunlu olmadıkça diğer araçlarca kullanılmaması gerekir. Bunun için gerekli önlemler alınmalıdır (Resim 3.5).

Resim 3.5 Banket - 2

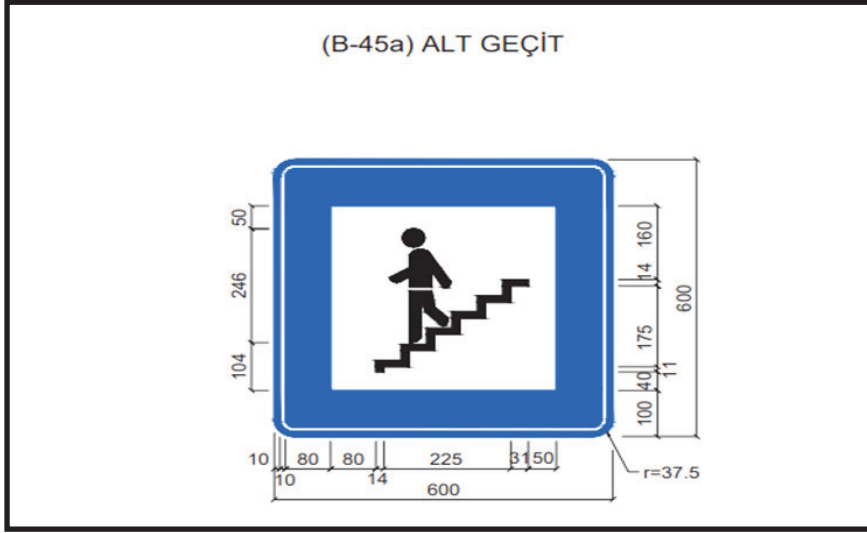


Kaynak: <https://www.aykutozdemir.com.tr/insaat/banket-nedir-ne-anlama-gelir.html>

3.3 Alt Geçit

TS 12576 “Şehir İçi Yollar-Kaldırım ve Yaya Geçitlerinde Ulaşılabilirlik İçin Yapısal Önlemler ve İşaretlemelerin Tasarım Kuralları Standardı”nın “Kurallar” başlıklı 5 inci bölümünün 5.4.2’de standardı belirlenmiştir. Buna göre, alt geçitlerin belirtilen standartta düzenlenmesi halinde özellikle incinebilir yol kullanıcılarının hayatı kolaylaşacaktır. Bu nedenle, alt geçitler ilgili standartlarla uyumlu olmalıdır (Şekil 3.1).

Şekil 3.1 Alt Geçit

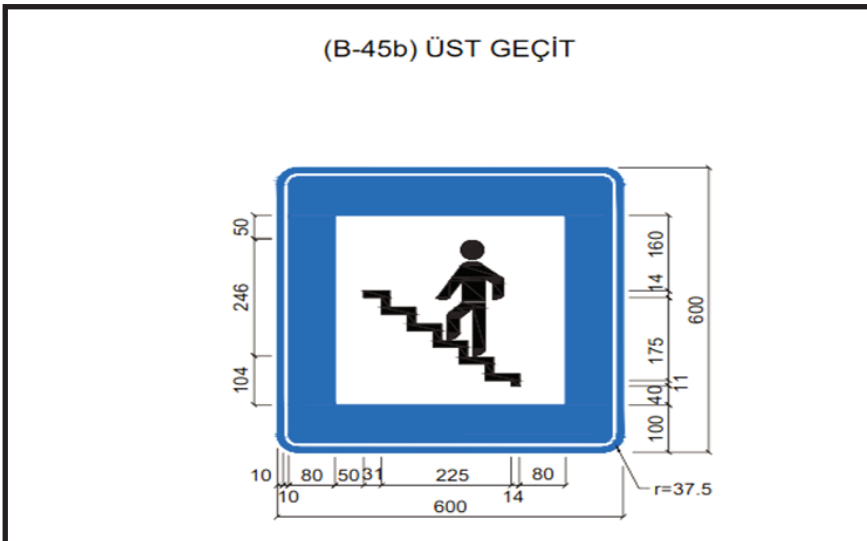


Kaynak: Karayolu Trafik İşaretleme Standartları 2 (B GRUBU) Trafik Bilgi İşaretleri (B-45a)

3.4 Üst Geçit

TS 12576 “Şehir İçi Yollar-Kaldırım ve Yaya Geçitlerinde Ulaşılabilirlik İçin Yapısal Önlemler ve İşaretlemelerin Tasarım Kuralları Standardı”nın “Kurallar” başlıklı 5 inci bölümünün 5.4.2’de standardı belirlenmiştir. Buna göre, üst geçitlerin belirtilen standartta düzenlenmesi halinde özellikle incinebilir yol kullanıcılarının hayatı kolaylaşacaktır. Bu nedenle, üst geçitler ilgili standartlarla göre düzenlenmiş olmalıdır (Şekil 3.2).

Şekil 3.2 Üst Geçit



Kaynak: Karayolu Trafik İşaretleme Standartları 2 (B GRUBU) Trafik Bilgi İşaretleri (B-45b)

Üst geçitlerin yol kullanıcıları özellikle de incinebilir yol kullanıcılarının kullanımını kolaylaştırması gerekmektedir. Bu durumda, üst geçitlerde incinebilir yol kullanıcılarının kullanımını engelleyecek unsurlar varsa bunların ortadan kaldırılacak şekilde düzenlenmiş olmalıdır (Resim 3.6).

Resim 3.6 Üst Geçit-1



Kaynak: Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü Erişilebilirlik Dairesi Başkanlığı Arşivi

Üst geçitler, kullanışlılık ve işaretleriyle birlikte incinebilir yol kullanıcılarının kullanımını kolaylaştıracak şekilde düzenlenmiş olmalıdır (Resim, 3.7).

Resim 3.7 Üst Geçit-2



Kaynak: Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü Erişilebilirlik Dairesi Başkanlığı Arşivi

Üst geçitler incinebilir yol kullanıcıları dostu şeklinde düzenlenmelidir. Gerekğinde asansör veya başka kolaylaştırıcı unsurlarla da desteklenmiş olmalıdır (Resim 3.8).

Resim 3.8 Üst Geçit-3



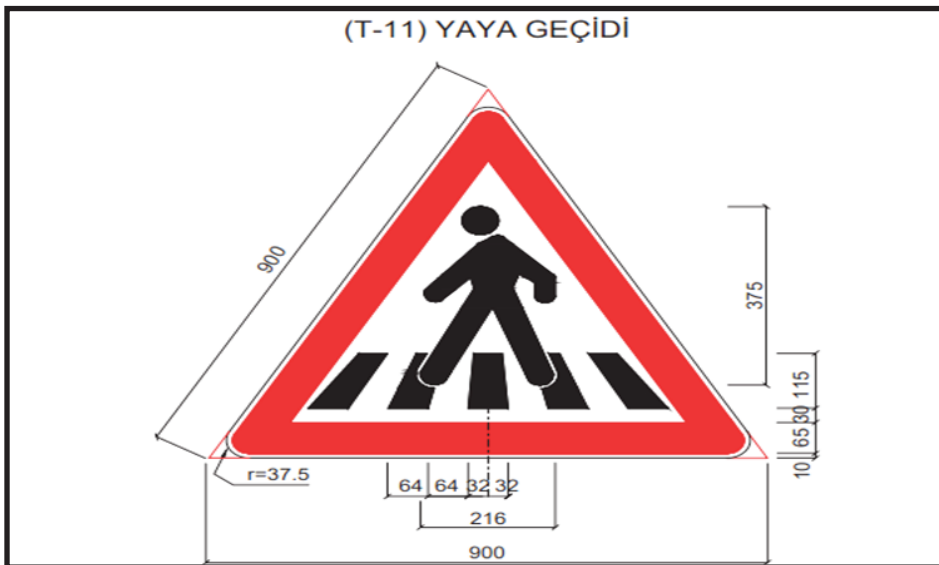
Kaynak: Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü Erişilebilirlik Dairesi Başkanlığı Arşivi

3.5 Yaya Geçidi

Karayolları Trafik Yönetmeliğine göre yaya geçidi, taşıt yolunda, yayaların güvenli geçebilmelerini sağlamak üzere, trafik işaretleri ile belirlenmiş alanlardır.

TS 12576 “Şehir İçi Yollar-Kaldırım ve Yaya Geçitlerinde Ulaşılabilirlik İçin Yapısal Önlemler ve İşaretlemelerin Tasarım Kuralları Standardı”nın “Kurallar” başlıklı 5 inci bölümünün 5.4’te yaya geçidi standardı belirlenmiştir (Şekil, 3.3).

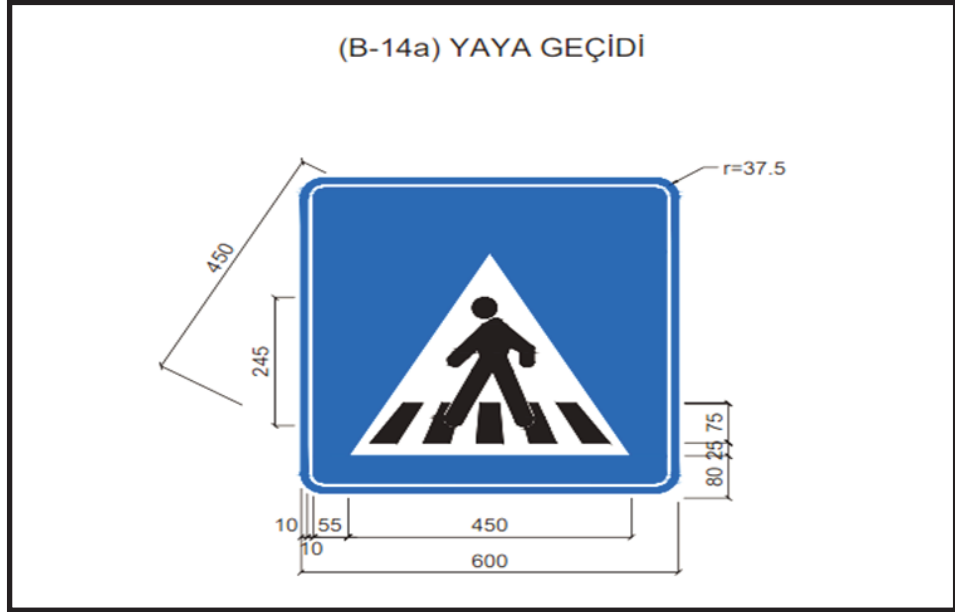
Şekil 3.3 Yaya Geçidi-1



Kaynak: Karayolu Trafik İşaretleme Standartları 2 (T GRUBU) Tehlike Uyarı İşaretleri (T-11).

Yaya geçidine ilişkin işaretlemeler ilgili standardına uygun olmalıdır. işaretlemeler, özellikle incinebilir yol kullanıcılarının fark edebileceği şekilde yapılmalıdır (şekil, 3.4).

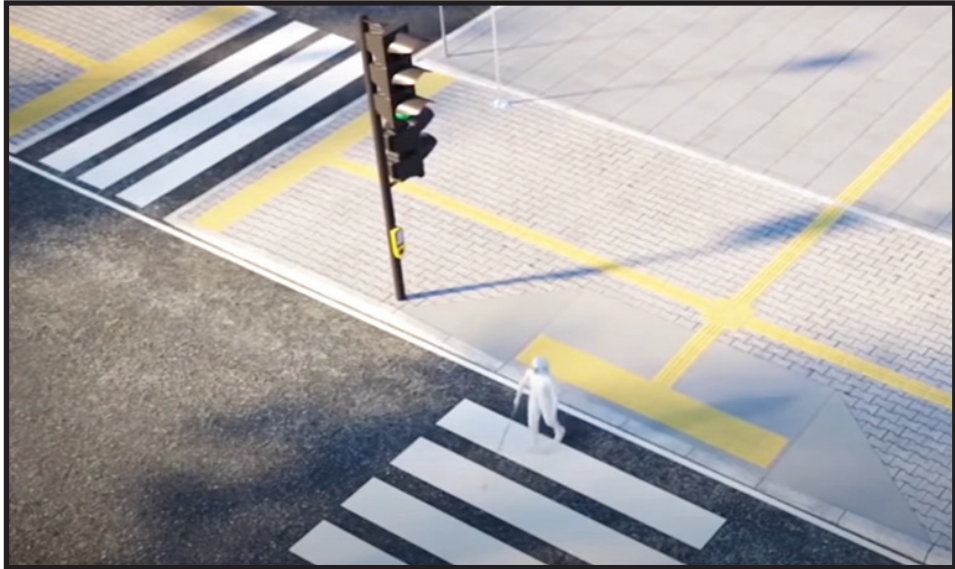
şekil 3.4 Yaya Geçidi-2



Kaynak: Karayolu Trafik işaretleme Standartları 2 (B GRUBU) Trafik Bilgi işaretleri (B-14a)

Yaya geçitleri standartlarda belirtildiği şekilde düzenlenmelidir. Gerektiėi gibi işaretlenmeli ve yayaların kolay geçişini sağlayacak biçimde olmalıdır (Resim, 3.9).

Resim 3.9 Yaya Geçidi-1



Kaynak: Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı Erişilebilirlik Animasyonu (<https://www.youtube.com/watch?v=zmEgFz4-mEI>)

Yaya geçitlerinde gerekli işaretlemeler ve ikaz uygulamaları olmalıdır. Özellikle incinebilir yol kullanıcıları için kullanışlı olmalıdır (Resim, 3.10).

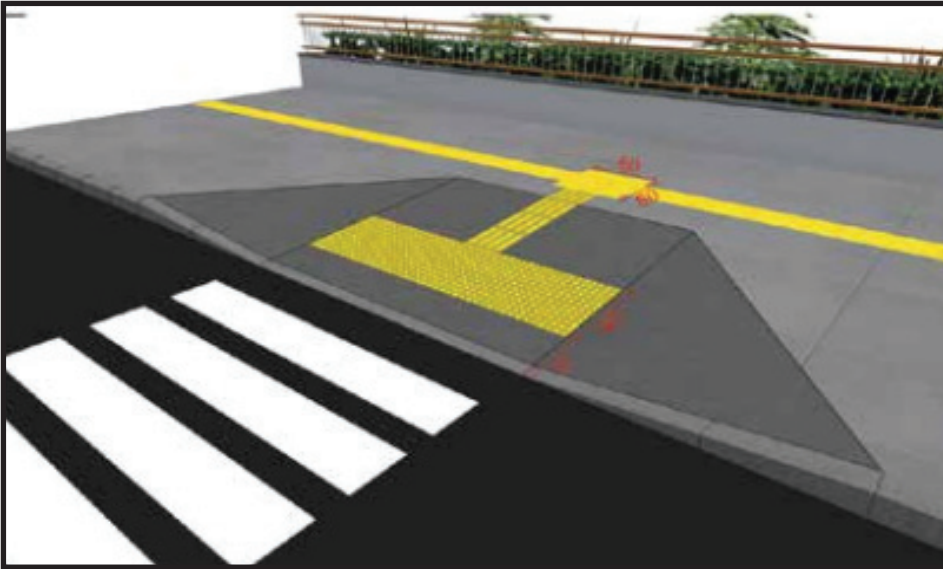
Resim 3.10 Yaya Geçidi-2



Kaynak: <https://www.erkatrafik.com/yaya-gecitleri-ve-ikaz-uygulamalari>

Yaya geçitleri, yaya kaldırımı ile uyumlu şekilde üç yöne eğilimli rampa olacak şekilde düzenlenmelidir (Resim, 3.11).

Resim 3.11 Yaya Geçidi-3



Kaynak: Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı Erişilebilirlik Kılavuzu
https://www.aile.gov.tr/media/65613/erisilebilirlik_kilavuzu_2021.pdf

Yaya geçidi, cadde, sokak veya kavşaklarda yaya­ların kullanımını kolaylaştıracak şekilde erişilebilirliğe elverişli bir şekilde olmalıdır. Ayrıca, yaya geçitleri, araç trafiği de dikkate alınarak özellikle incinebilir yol kullanıcılarının dostu olacak biçimde belirlenmelidir (Resim, 3. 12).

Resim 3.12 Yaya Geçidi-4

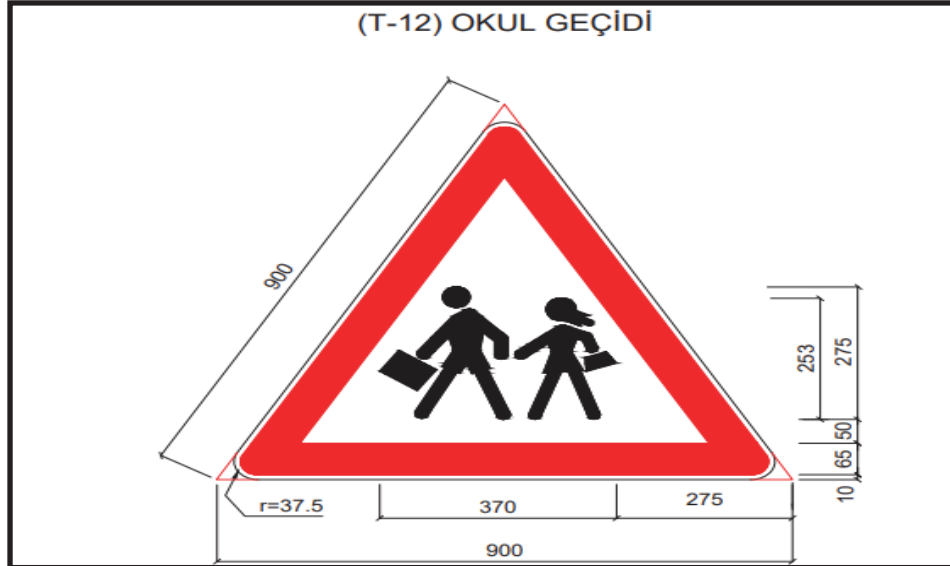


Kaynak: EGM

3.6 Okul Geçidi

Karayolları Trafik Yönetmeliğine göre genel olarak okul öncesi, ilköğretim ve orta dereceli okulların çevresinde özellikle öğrencilerin geçmesi için taşıt yolundan ayrılmış ve bir trafik işareti ile belirlenmiş alanlardır (Şekil, 3.5).

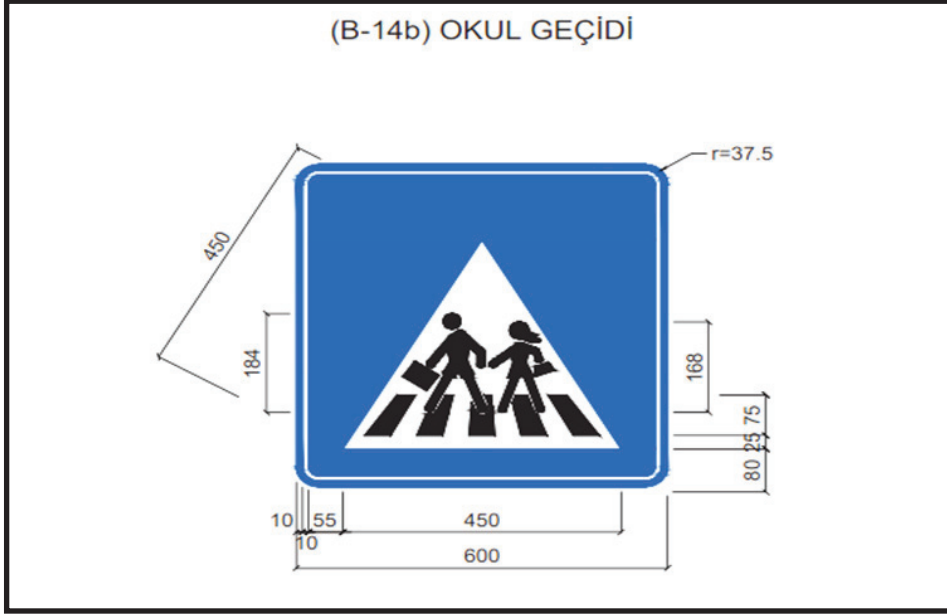
Şekil 3.5 Okul Geçidi-1



Kaynak: Karayolu Trafik İşaretleme Standartları 2 (T GRUBU) Tehlike Uyarı İşaretleri (T-12)

Okul geçidi, Karayolu Trafik İşaretleme Standartlarına göre, genel olarak okul öncesi, ilköğretim ve orta dereceli okulların çevresinde özellikle öğrencilerin geçmesi için taşıt yolunda ayrılmış ve bir trafik işareti ile belirlenmiş alan şeklinde tanımlanmıştır (Şekil, 3.6).

Şekil 3.6 Okul Geçidi-2



Kaynak: Karayolu Trafik İşaretleme Standartları 2 (B GRUBU) Trafik Bilgi İşaretleri (B-14b)

Okul geçidi, okul öncesi, ilköğretim ve orta dereceli okulların çevresinde özellikle öğrencilerin geçmesini kolaylaştırmak için gerekli önlemlerin alındığı ve işaretlemelerin yapıldığı yaya geçitleridir. Bu nedenle, bu geçitler öğrencilerin güvenli şekilde geçmesini sağlayacak şekilde düzenlenmelidir (Resim, 3.13).

Resim 3.13 Okul Geçidi



Kaynak: EGM

3.7 Kavşak Adalı veya Refüjlü Yaya Geçitleri

Kavşak adalı veya refüjlü yaya geçitleri, TS 12576 “Şehir İçi Yollar-Kaldırım ve Yaya Geçitlerinde Ulaşılabilirlik İçin Yapısal Önlemler ve İşaretlemelerin Tasarım Kuralları Standardı”nın “Kurallar” başlıklı 5 inci bölümünün 5.4.1.1.2 ‘de standardı belirlenmiştir (Resim, 3.14).

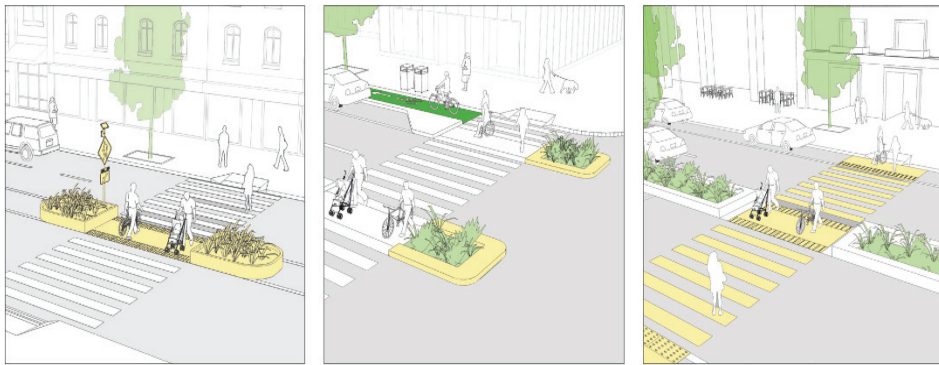
Resim 3.14 Kavşak Adalı veya Refüjlü Yaya Geçidi



Kaynak: <https://www.drivingtests.co.nz/roadcode-questions/car/core/when-coming-to-a-pedestrian-crossing-wit/>

Kavşak adalı veya refüjlü yaya geçidi, karşıdan karşıya geçişi kolaylaştırmak için iki yolun arasında yayaların beklemesine olanak tanıyan yaya geçidi türüdür. Dolayısıyla kavşak adalı veya refüjlü yaya geçidi özellikle incinebilir yol kullanıcılarının kullanımını kolaylaştıran ve geçiş erişimine imkân sağlayan şekilde yapılmalı ve işaretlenmelidir (Şekil, 3.7).

Şekil 3.7 Kavşak Adalı veya Refüjlü Yaya Geçidi



Kaynak: <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/designing-streets-people/designing-for-pedestrians/pedestrian-refuges/>

EK: TSE STANDARTLAR

TS NO	STANDARDIN ADI
TS 7635	Şehir içi yollar -Yaya geçitleri seçim esasları
TS 7636	Şehir içi yollar – Zebra yaya geçitleri
TS 7768	Şehir içi yollar – Pelikan yaya geçitleri – yapım ve işleyiş kuralları
TS 7937	Şehir içi yolları – Yaya kaldırımı boyutlandırma ve yapım esasları
TS 8022	Şehir içi yollar – Yaya alt geçitleri
TS 8443	Şehir içi yollar – Yol altyapısı
TS 7249	Şehir içi yolları – Boyutlandırma ve tasarım esasları
TS 9826	Şehir içi yollar – Bisiklet yolları
TS 10839	Şehir içi yollar - Kavşaklarda bisiklet yolu geçişleri tasarım kuralları
TS 11782	Şehir içi yollar - Bisiklet park tesisleri tasarım kuralları
TS 12576	Şehir içi yollar – Kaldırım veya yaya geçitlerinde ulaşılabilirlik için yapısal önlemler ve işaretlemelerin tasarım kuralları
TS 12174	Şehir İçi Yollar-Yaya Yolu ve Yaya Bölgeleri Tasarım Kuralları Standardı
TS 12716	Şehir içi yollar – Yaya Kaldırımlarındaki Koruyucu Engeller İçin Tasarım kuralları
TS 13536	TS ISO 23599’un Uygulanmasına Yönelik Tamamlayıcı Standard
TS ISO 3599	Görme özürlü veya az görenler için yardımcı mamuller - Hissedilebilir yürüme yüzeyi işaretleri
TS ISO 3600	Görme ve işitme özürlüler için yardımcı mamuller - Yaya trafik ışıkları - Sesli ikazlar ve hissedilebilir yüzeyler

KAYNAKÇA

Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü 2013 Yılı Ulaşılabilirlik Destek Projesi (UDEP)

Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü Erişilebilirlik Dairesi Başkanlığı Arşivi

Emniyet Genel Müdürlüğü

Karayolları Genel Müdürlüğü

Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı (2021-2023)

Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi (2021-2030)

Karayolu Trafik İşaretleme Standartları 1

Karayolu Trafik İşaretleme Standartları 2

https://www.aile.gov.tr/media/65613/erisilebilirlik_kilavuzu_2021.pdf

<https://www.aykutozdemir.com.tr/insaat/banket-nedir-ne-anlama-gelir.html>

<https://www.drivingtests.co.nz/roadcode-questions/car/core/when-coming-to-a-pedestrian-crossing-wit/>

<https://www.erkatrafik.com/yaya-gecitleri-ve-ikaz-uygulamalari>

<https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/designing-streets-people/designing-for-pedestrians/pedestrian-refuges/>

<https://www.nedir.org/soru/yaya-kaldirimi-ile-banketi-tanimlayarak-aralarindaki-farki-acikla>

Erişilebilirlik Kılavuzu (https://www.aile.gov.tr/media/65613/erisilebilirlik_kilavuzu_2021.pdf)

Erişilebilirlik Kılavuzu(https://www.aile.gov.tr/media/65613/erisilebilirlik_kilavuzu_2021.pdf)

Erişilebilirlik Animasyonu (<https://www.youtube.com/watch?v=zmEgFz4-mEI>)



**T.C.
ÇEVRE, ŞEHİRCİLİK VE
İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ BAKANLIĞI**

YEREL YÖNETİMLER GENEL MÜDÜRLÜĞÜ