

ÖZGÜN MAKALE

Bir Ayrımcılık Aracı Olarak Kamusal Mekânın Kullanılması¹

Use of Public Space as a Discrimination Tool



ÜMRAN SOFUOĞLU DEMİRBAŞ*

Öz

Ayrımcılık, toplumsal yapının sürekliliğinde etkili olan temel sorunlardan biridir ve kent mekânlarında farklı biçimlerde kendini göstermektedir. Neo-liberal politikalar doğrultusunda yeniden şekillenen kentsel planlama anlayışı, kamusal alanların herkes için eşit şekilde erişilebilir ve kullanılabilir olmasını engelleyerek, özellikle dezavantajlı gruplar üzerinde ayrımcı etkiler yaratabilmektedir. Bu çalışma, söz konusu ayrımcı mekânsal pratikleri incelemeyi ve kamusal mekânlarda kapsayıcı tasarımın gerekliliğine dikkat çekmeyi amaçlamaktadır. Araştırmanın hipotezi, “dezavantajlı gruplar kamusal mekânlarda ayrımcılığa maruz kalmaktadır” şeklinde belirlenmiştir. Bu bağlamda, Avrupa’nın 2023 yılı verilerine göre en yoğun yolcu kapasitesine sahip üç havalı-

manı olan Londra Heathrow, İstanbul Havalimanı ve Paris Charles de Gaulle çalışma örneklemleri olarak seçilmiştir. Araştırmada, nicel betimleyici yöntem kullanılmış; havalimanlarının kapsayıcılık düzeyi dijital ortamda erişilebilen görsel ve yazılı içerikler üzerinden değerlendirilmiştir. Bulgular, bu mekânların fiziksel olarak erişilebilir olsa da sosyal ve kültürel anlamda kapsayıcılık konusunda sınırlılıklar taşıdığını ortaya koymuştur. Sonuç olarak, kamusal alanların farklı kullanıcı profillerine göre erişilebilir ve kapsayıcı şekilde tasarlanması gerektiği vurgulanmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Ayrımcılık, Eşitsizlik, Kamusal Mekân, Mekân Sosyolojisi, Dezavantajlı Gruplar.

Abstract

Discrimination is a persistent social issue that manifests spatially within urban environments. Under the influence of neoliberal policies, the design and regulation of public spaces often reproduce unequal structures that disadvantage certain social groups. This study investigates discriminatory spatial practices shaped by neoliberal urban strategies and highlights the importance of inclusive design in ensuring equitable access to public spaces. The research is built on the hypothesis that “disadvantaged groups are subjected to discrimination in public spaces.” To examine this, the study focuses on the three busiest European airports in 2023, based on scheduled

¹ Makalenin başvuru tarihi: 30.06.2025. Makalenin kabul tarihi: 08.09.2025.

* Doktorant, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, İç Mimarlık Bölümü, umransofuoglu@gmail.com, ORCID: 0000-0001-5475-0462.

passenger capacity: London Heathrow, Istanbul Airport, and Paris Charles de Gaulle. Utilizing a descriptive quantitative approach, the research analyzes the spatial inclusiveness of these airports through visual and textual data collected from digital sources. The analysis focuses on inclusivity indicators such as accessibility across different age, gender, class, ethnicity, and physical ability groups, as well as user engagement and perceived openness. Findings reveal that although these airports may meet physical accessibility standards, they often fall short in promoting social and cultural inclusivity. The study concludes that public spaces must be designed not only for physical access but also with a strong emphasis on social equity and inclusive participation for diverse user groups.

Keywords: Discrimination, Inequality, Public Space, Sociology of Space, Disadvantaged Groups.

Evrensel bir olgu olarak ayrımcılık, insanlar arasındaki eşitsizlikten kaynaklanmaktadır. Eşitlik insanlara doğuştan gelmektedir. İnsanların cinsiyeti, ten rengi, cinsel yönelimi, dini, etnik kökeni ne olursa olsun, eşit sayılmalıdır (Çelenk, 2010). Doğulu-Batılı, kadın-erkek, Yahudi-Müslüman hangi özelliğiyle bir gruba ait olsun bir diğeri ötekinden üstün ya da daha iyi değildir. Fakat eşitsizlikler her zaman insanlık tarihinin sorunu olmuştur. “Biz” ve “ötekiler” olarak kutuplaşmalar yapılmış, adil olmayan muameleler gösterilmiştir (Çelenk, 2010). Ayrımcılık her zaman önyargılardan beslenerek ve bireyleri dışlama pratik-

leri geliştirerek ortaya çıkmaktadır. Fazla dillendirilmeyen sosyal bir sorun olarak, toplumda birçok kesim ayrımcılığa maruz kalabilmektedir. Toplumda dezavantajlı konumda olduğu kabul edilen çocuklar, yaşlılar, yoksullar, evsizler, sakatlar, eşcinseller ve azınlık olarak varlığını sürdüren bireyler bir şekilde ayrımcılığa maruz kalan ya da kalabilecek olan gruplar olabilmektedir (Semerci, 2011, s. 2).

II. Dünya Savaşı sonrasında ortaya çıkan küresel insan hakları hareketi, bireyin doğuştan sahip olduğu hakların ulusal sınırların ötesinde tanınmasını ve korunmasını hedefleyen bir dizi uluslararası belgenin kabul edilmesiyle somutlaşmıştır. Bu bağlamda, Birleşmiş Milletler İnsan Hakları Evrensel Bildirgesi (1948) ve Viyana İnsan Hakları Konferansı Bildirisi (1993), insan haklarının evrenselliğini, bölünmezliğini ve birbirine bağlılığını vurgulayarak, her bireyin ırk, cinsiyet, dil, din, etnik köken ya da diğer herhangi bir ayırım gözetilmeksizin tüm hak ve özgürlüklerden eşit şekilde yararlanması gerektiğini ortaya koymuştur (Demir, 2008). Bu ilkeler, yalnızca bireylerin haklarını tanımlamakla kalmamakta, aynı zamanda bu hakların tüm toplumsal, kültürel ve fiziksel yapılarda somut biçimde gözetilmesini zorunlu kılmaktadır. Dolayısıyla, bireyin içinde bulunduğu tüm sosyal bağlamlar, yapılar çevreler ve uygulama alanlarının evrensel insan hakları normlarına uygun biçimde tasarlanması ve sürdürülmesi hem etik bir yükümlülük hem de uluslararası hukuk açısından bağlayıcı bir gereklilik olarak değerlendirilmelidir. Bu çerçe-

vede tasarım disiplininde gelişen erişilebilirlik ve kapsayıcılık kavramları, toplumsal çeşitliliği gözeten ve farklı bireylerin fiziksel, duyuşsal ve bilişsel ihtiyaçlarına duyarlı tasarım anlayışlarını ifade etmektedir. Erişilebilirlik, temel olarak fiziksel çevreye katılım olanaklarını genişletmeye odaklanırken; kapsayıcılık, daha geniş bir perspektifle, bireylerin yaş, yeti, sosyoekonomik durum ve kültürel farklılıkları gibi etkenleri de içeren bir eşitlik yaklaşımını önceler. Bu bağlamda evrensel tasarım ilkeleri, herkesin her yaşta, her yetide ve her yaşam koşulunda ürün, hizmet ve çevrelere mümkün olan en üst düzeyde erişebilmesini hedeflemektedir (Story, Mueller ve Mace, 1998; Steinfeld ve Maisel, 2012). Ancak son yıllarda evrensel tasarımın sabit ve genel lenmiş çözümler yerine, kullanıcıya göre uyarlanabilen, esnek ve kişiselleştirilebilir tasarım yaklaşımlarıyla desteklenmesi gerektiği vurgulanmaktadır (Pullin, 2009; Heylighen, 2011). Bu sayede yalnızca erişim değil, aynı zamanda kullanıcı deneyimi, aidiyet duygusu ve çevreyle etkileşimde güvenin inşa edilmesi de mümkün hale gelmektedir. Güvenlik hissi, burada fiziksel korunmadan ziyade, bireylerin çevrelerinde özerk, rahat ve onurlu biçimde var olabilmelerine olanak tanıyan bir tasarım niteliklerinden biri olarak değerlendirilmelidir. Dolayısıyla, özellikle kentsel ölçekte gerçekleştirilen tüm mekânsal düzenlemelerde, farklı kullanıcı profillerinin ihtiyaçlarına duyarlı, esnek, erişilebilir ve kapsayıcı bir tasarım anlayışı benimsenmelidir.

Marc Augé'nin "yok-yer" (non-place) kavramı, kimlik, tarih ve ilişkisellikten yoksun, kullanıcılar arasında aidiyet duygusu ya da sosyal etkileşim üretmeyen, genellikle geçici kullanıma yönelik standartlaşmış mekânları tanımlar (Augé, 1997). Bu kavram, özellikle küresel ölçekte benzeşen ulaşım yapıları (havalimanları, tren istasyonları, otogarlar gibi) üzerinden açıklanabilir. Her ne kadar bu tür mekânlar kullanıcılarına tanıdık bir yapı sunarak belirli bir güven hissi yaratsa da, genellikle kişisel ya da toplumsal etkileşimi teşvik etmeyen, bireyler arası bağ kurmayı zorlaştıran niteliklere sahiptir. Bu nedenle Augé'nin yaklaşımı, çağdaş kamusal alan üretimindeki dönüşümün eleştirisi olarak değerlendirilebilir.

Kamusal mekânlar, teorik olarak herkesin eşit biçimde kullanabileceği, katılıma açık, erişilebilir alanlar olarak tanımlanır ve bu yönüyle "kent hakkı"nın mekânsal karşılığıdır (Lefebvre, 2014). Ancak kamusal alanın üretimi ve kullanımı, yalnızca fiziksel tasarımla sınırlı olmayıp; devletin mekân politikaları, güvenlik stratejileri, özelleştirme süreçleri ve mülkiyet düzenlemeleri gibi yapısal faktörlerden doğrudan etkilenmektedir (Mitchell, 2003; Low ve Smith, 2006). Bu durum, kamusal alanların belirli sosyal sınıfların, sermaye gruplarının veya siyasi aktörlerin taleplerine göre şekillenmesine ve dolayısıyla eşitlik ilkesinden sapmasına neden olabilmektedir.

Toplumsal alanların üretimi, özellikle neo-liberal politikaların etkisi altında, farklı toplulukların mekânsal haklarını savunma biçimlerini dönüştürmektedir. David Harvey, *Sermayenin Mekânları* adlı çalışmasında, kapitalist sistemin mekânsal stratejiler aracılığıyla sınıfsal eşitsizlikleri, ayrımcılığı ve güç dengesizliklerini nasıl yeniden ürettiğini kapsamlı biçimde analiz ederken; kent mekânının yalnızca fiziksel değil, aynı zamanda politik bir mücadele alanı olduğunu vurgulamaktadır (Harvey, 2006). Neo-liberal kentsel politikaların yönlendirdiği mekânsal düzenlemeler, ortak kamusal yararın geri plana atılmasına, toplumsal kutuplaşmanın derinleşmesine ve belirli grupların kamusal alan kullanımından dışlanmasına neden olabilmektedir.

Bu bağlamda araştırmanın temel hipotezi, “dezavantajlı grupların kamusal mekânlarda ayrımcı mekânsal pratiklere maruz kaldığı” şeklinde formüle edilmiştir. Hipotez, kamusal mekânların fiziksel erişim kadar sosyal kapsayıcılık açısından da değerlendirilmesi gerektiği düşüncesine dayanmaktadır. Mimarlık-sosyoloji kesişiminde yer alan mevcut literatür, genel olarak dezavantajlı grupların kamusal alan deneyimlerini ele almakla birlikte, özellikle küresel ulaşım altyapılarının (örneğin havalimanlarının) bu bağlamdaki rolü yeterince detaylı ve karşılaştırmalı olarak incelenmemiştir. Bu nedenle çalışmada, günümüzde kamusal niteliklerini yitirmeye başlayan bu tür ulaşım mekânlarının, hangi sosyo-mekânsal araçlarla ayrımcılığa zemin hazırladığı analiz edilmektedir. Araştırmanın odağı olarak

havalimanlarının seçilmesi, bu yapıların bir yandan kamusal kimlik taşıması, öte yandan güvenlik, gözetim ve ticarileşme gibi neo-liberal dinamiklerin kesişiminde yer almasıyla ilgilidir.

Araştırmanın kapsamı, Avrupa’da yolcu sayısı açısından 2023 yılında en yoğun trafiğe sahip ilk üç havalimanı ile sınırlandırılmıştır. Bu havalimanlarının seçilmesinde, karşılaştırmalı analiz yapabilmek ve farklı ülke bağlamlarında benzer işlevsel yapıları değerlendirmek amaçlanmıştır. Veriler, Eurostat, ACI Europe, havalimanı resmi raporları ve açık erişimli mimari veri tabanları üzerinden elde edilmiştir. Araştırmada nicel araştırma yöntemlerinden betimleyici model tercih edilmiştir. Betimleme modeli, mevcut durumun sistematik olarak tanımlanmasını amaçladığı için, özellikle belirli bir zaman kesitinde mekânsal eşitsizlikleri ve ayrımcı pratikleri analiz etmek açısından uygun bir yöntem sunmaktadır. Bu çerçevede, tekil tarama modeli kullanılarak seçilen havalimanlarında gözlemlenen mekânsal düzenlemeler (örneğin yönlendirme sistemleri, bekleme alanlarının konumlandırılması, güvenlik geçiş noktaları vb.) analiz edilmiş ve kapsayıcılık kriterlerine göre değerlendirilmiştir.

Araştırma iki aşamalı olarak kurgulanmıştır. İlk aşamada, kamusal mekân, ayrımcılık, kapsayıcılık ve neo-liberal kentsel politika kavramlarına dair literatür taranmış ve kuramsal çerçeve oluşturulmuştur. İkinci aşamada ise belirlenen havalimanlarının mimari ve mekânsal düzenlemeleri, dezavantajlı grupların (örneğin yaşlılar, engelliler,

göçmenler) erişimi ve deneyimi bağlamında değerlendirilerek, kapsayıcı tasarım ilkeleriyle olan ilişkileri ortaya konmuştur.

Literatür Taraması

Ayrımcılık kavramı, 1878 yılında Anglosakson hukukundaki bir mahkeme kararıyla tanımlanmış ve hukuk literatürüne girmiştir. Bu kararda, ayrımcılık bir bireye yapılan farklı muamele sonucu fiziksel veya ruhsal olarak zarar görmesi olarak tanımlanarak, hukukun bu tür haksız muameleye karşı koruyucu önlemler aldığı vurgulanmıştır (Frey, 1960; akt. Yüksel, 2000, s. 38). Genel anlamda ayrımcılık, bir devletin veya toplumun bazı üyelerinin diğer üyelere sağlanan belli başlı hak ve ayrıcalıklardan mahrum edilmesidir (Cashmore, 1988, s. 79).

Birleşmiş Milletler sözleşmeleri, Avrupa Konseyi düzenlemeleri ve Avrupa Birliği mevzuatları, ayrımcılığın çeşitli türlerini tanımlayarak bu tür uygulamaların önlenmesini hedeflemektedir. Bu belgelerde ayrımcılık türleri genel olarak dört başlık altında toplanmaktadır: doğrudan ayrımcılık, dolaylı ayrımcılık, taciz ve makul uyumlaştırma yapmama.

Doğrudan ayrımcılık, bir bireyin belirli bir özelliği nedeniyle (cinsiyet, etnik köken, dini inanç, yaş, engellilik gibi) diğer bireylere göre açık bir şekilde daha kötü muamele görmesi durumudur (EU Directive, 2000/43/EC). Örneğin, aynı vasıflara sahip bir kadın ve bir erkeğin iş başvurusunda cinsiyeti nede-

niyle yalnızca erkeğin tercih edilmesi, doğrudan ayrımcılığa örnek teşkil eder.

Dolaylı ayrımcılık ise, görünüşte tarafsız olan kural veya uygulamaların, belirli gruplar üzerinde olumsuz etkiler yaratması durumudur (ILO, 2007, s. 19-20). Örneğin bir kurumun işe alım sürecinde belirli bir boy veya yaş aralığı talep etmesi ya da “seyahat engeli bulunmamak” gibi kriterler koyması, özellikle kadınlar, yaşlılar, hamileler veya engelli bireyler gibi gruplar üzerinde dolaylı ayrımcılığa neden olabilir. Kamusal alanlar ve yapıları çevre bağlamında, ayrımcılık genellikle bu tür dolaylı mekanizmalarla işlemektedir. Engelli bireylerin fiziksel erişim engelleriyle karşılaşması ya da yönlendirme sistemlerinin yalnızca yazılı ve tek dilli olması gibi durumlar, dolaylı ayrımcılığın mimari örnekleri arasında yer alır.

Taciz, bireyin belirli kişisel özelliklerinden dolayı sistematik olarak alaya alınması, dışlanması veya rencide edilmesi gibi istenmeyen tutumları kapsar. Bu tutumlar yalnızca bireyler arası ilişkilerle sınırlı kalmaz; mekânın tasarımı yoluyla da taciz edici bir ortam yaratılabilir. Örneğin, LGBTİ+ bireylerin kullanabileceği güvenli alanların olmaması ya da dini pratiklere uygun mekânsal çözümlerin sunulmaması, kullanıcıyı sosyal dışlanmaya maruz bırakabilir.

Makul uyumlaştırma yapmama, özellikle engelli bireyler söz konusu olduğunda, bireyin ihtiyaçlarını karşılamak için alınabilecek makul önlem-

lerin alınmaması durumudur (CRPD, 2006; Gül, 2012, s. 126). Örneğin, toplu taşımaya bağımlı bir engelli bireyin işe geç gelmesi durumunda, işverenin bu durumu göz ardı ederek düzenleme yapmaması, bu tür ayrımcılığa örnek verilebilir. Mimari bağlamda ise, rampasız bir bina girişi, Braille alfabeli yönlendirme sistemlerinin olmaması ya da sessiz alan eksikliği gibi unsurlar, mekânsal düzeyde makul uyumlaştırma yapılmadığını gösterir.

Bu çerçevede, kamusal alan tasarımında ayrımcılığın yalnızca bireysel düzeyde değil, yapı çevrenin düzenleniş biçimiyle de üretildiği unutulmamalıdır. Ayrımcılığın dolaylı formları, belirli sosyal grupların mekânı eşit biçimde kullanamamasına neden olmakta ve kamusal alanların kapsayıcılığını tehdit etmektedir. Bu nedenle ayrımcılıkla mücadelede sadece yasal düzenlemeler değil, mimari kararların da hak temelli bir perspektifle şekillendirilmesi gerekmektedir.

Ayrımcılık bir bireyin ya da bir grubun diğerlerine karşı cinsiyet, ırk, din, yaş, engellilik gibi özellikleriyle ayrıcalıklı ve ayrımcı davranılması durumlarıyla oluşabilmektedir. Ayrımcılığın bu boyutları sosyal, kültürel, ekonomik ve siyasi yaşamın her alanın kendini gösterebilmektedir. Bu sebeplerle insanların eşitlik, adalet ve insan haklarına erişimi engellenebilmektedir.

Ayrımcılık, yalnızca bireyler arası ilişkilerde değil, toplumsal yapının derinliklerine işlemiş biçimde mekân üretiminde de kendini göstermektedir. Bu bağlamda kamusal mekânlar, ayrımcı-

lığın dolaylı biçimlerinin gözlemlenebileceği önemli alanlar arasında yer alır. Modern toplum kuramlarında kamusal alan, bireylerin ortak fayda temelinde bir araya gelerek düşünce, söylem ve eylem ürettikleri, toplumsal karşılaşmaların gerçekleştiği alanlar olarak tanımlanmaktadır (Özbek, 2004). Bu mekânların herkes tarafından eşit koşullarda erişilebilir ve kullanılabilir olması, sadece mekânsal adaletin değil, aynı zamanda toplumsal eşitliğin de bir göstergesidir. Bu noktada erişilebilirlik, yalnızca fiziksel erişim değil; sosyal, kültürel ve ekonomik eşitsizliklerin mekânsal tezahürünü de içeren bir ayrımcılık biçimi olarak değerlendirilmelidir.

Farklı yaş, cinsiyet, engellilik durumu ya da kültürel geçmişe sahip bireylerin kamusal mekânlara eşit erişimini sağlamak amacıyla çeşitli tasarım yaklaşımları geliştirilmiştir. Evrensel tasarım, herkes için tasarım ve kapsayıcı tasarım gibi yaklaşımlar, farklı kullanıcı ihtiyaçlarının göz önüne alınarak ayrımcılığı en aza indirecek biçimde kamusal alanların düzenlenmesini hedefler (Hanson, 2004). Bu bağlamda tasarımlar; anlamlı, esnek, pratik, güvenli, düşük enerjili ve farklı yetilere sahip bireyleri dışlamadan kullanım imkânı sunacak biçimde geliştirilmeli, kullanıcıları fiziksel olduğu kadar zihinsel ve psikolojik düzeyde de desteklemelidir (The Center for Universal Design, 1997; Bringolf, 2008; Mamatoglu, 2015, s. 7). Kullanıcının mekânla kurduğu bağ, yalnızca fiziksel değil; deneyimsel ve duygusal düzeyde de şekillenir. Bu nedenle, kamusal mekânların tasarımında, bireylerin kendini güvende, saygı

görmüş ve dâhil hissedeceği düzenlemelere yer verilmesi, kapsayıcı tasarımın bir parçası olarak ele alınmalıdır.

Ancak günümüzde birçok kamusal alan, ekonomik ve otoriter önceliklere göre şekillenmekte; bu durum, mekânın toplumsal işlevini zayıflatarak, kullanım eşitliğini tehdit etmektedir. Tüketim odaklı yeni kamusal alanlar, teknolojik hızın ve bireyselleşmenin etkisiyle, kullanıcılar arasında yüzeysel ilişkiler kurulan, geçiciliği yüksek ve deneyimsel olarak yoksun ortamlara dönüşmektedir. Jane Jacobs'un da belirttiği gibi, kapitalist üretim ilişkilerinin şekillendirdiği bu mekânlar, toplumsal katılımı sınırlandırarak kamusal alanların sosyal işlevini zayıflatmıştır (Jacobs, 2011). Bu süreç, Lefebvre'nin (2014) vurguladığı şekilde, kamusal mekânın anlamını yitirerek anonimleşmesine ve kimliksizleşmesine yol açmakta; mekân, bir toplumsal karşılaşma alanı olmaktan çıkarak, ekonomik döngünün aracı haline gelmektedir.

Bu bağlamda alışveriş merkezleri, süpermarketler ve havalimanları, standartlaşmış yapıları ve deneyimden yoksun kurgularıyla literatürde “yer-olmayan” (non-place) olarak tanımlanmaktadır (Augé, 1997). Bu mekânlar, kullanıcıların mekânla anlamlı bir bağ kurmasını engelleyen yapısıyla, Sennett'in (2013) tanımladığı şekilde, insanların doğaçlama etkileşimler geliştirdiği toplumsal “karşılaşma mekânları” olma özelliğini kaybetmiştir. Böylece kamusal mekân, kapsayıcı bir alan olmaktan uzak-

laşmakta; ayrımcılığı yeniden üreten ve toplumsal dışlanmayı körükleyen bir yapıya dönüşmektedir.

Neo-liberal politikalarla kimliksiz mekânların doğması ve bireyselleşmenin artması belli grupların sisteme dâhil olamayan, tüketmeyen ve normal sayılmayan gibi kalıplarla dışlanmasına sebep olmaktadır. Oysaki toplum farklılıklarıyla ve benzerlikleriyle bir bütündür. Kamusal mekânlar ise toplumun her üyesine hizmet etmeli ve tüm özellikleri bir bütün olarak görüp, ayrımcılık gözetmeden tasarlanmalıdır. Bu bakımdan tasarlanan kamusal mekânların, yasal düzenlemelerle geliştirilmesi, hizmet erişimlerinin düzenlenmesi ve sosyal ilişkileri güçlendirecek boyutlarıyla toplumsal bütünleşmenin sağlanması dikkat edilmesi gereken bir konudur.

Materyal ve Yöntem

Bu çalışmada, küresel seyahat verisi sağlayıcısı OAG (Official Airlines Guide) tarafından 2023 yılında yayımlanan rapor temel alınarak, planlanan yolcu kapasitesi bakımından Avrupa'nın en yoğun havalimanları araştırma evreni olarak belirlenmiştir (OAG Schedules Analyser, 2023). Bu rapora göre, örneklemi oluşturan ilk üç havalimanı sırasıyla: İngiltere'den Londra Heathrow Havalimanı (49.370.859 yolcu), Türkiye'den İstanbul Havalimanı (46.399.238 yolcu) ve Fransa'dan Paris Charles de Gaulle Havalimanı (40.351.827 yolcu) şeklinde sıralanmıştır. Bu ülkelerin seçimi yalnızca havalimanı yoğunluklarına değil, aynı zamanda insani gelişmişlik düzeyle-

rine göre de çeşitlilik sunmalarına dayandırılmıştır. Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (UNDP, 2024) tarafından hazırlanan 2023–2024 İnsani Gelişme Raporu'na göre, Birleşik Krallık 15, Fransa 28 ve Türkiye 45. sırada yer almaktadır. Bu sıralamalar, çalışmanın yalnızca yüksek trafik yoğunluğuna sahip değil, aynı zamanda farklı sosyoekonomik gelişmişlik düzeylerine sahip ülkeleri karşılaştırmalı olarak analiz etmesine imkân tanımaktadır.

Çalışmada doğrudan OAG'nin sıralamasında yer alan ilk üç havalimanı örneklem olarak alınmıştır. Bu nedenle çalışmada, amaçlı örnekleme yöntemi tercih edilmiştir. Araştırma materyalini oluşturan havalimanlarına ait veriler, Eurostat, ACI Europe, havalimanı resmi raporları ve açık erişimli mimari veri tabanları üzerinden, hem İngilizce hem Türkçe anahtar kelimelerle taranarak elde edilmiştir. Kaynakların seçiminde görsel içeriklerin bulunmasına özellikle dikkat edilmiştir; çünkü mekânsal kullanım ve kullanıcı deneyimi gibi unsurların analizinde, görsel veriler mekânın düzenine ve kapsayıcı niteliklerine dair ek bağlamsal veri sunmaktadır.

Araştırma, var olan bir durumun betimlenmesine yönelik olduğu için, nicel araştırma yöntemlerinden betimleme modeli tercih edilmiştir. Veri toplama yöntemi olarak ise tekil tarama modeli kullanılmıştır; çünkü belirli bir zaman diliminde, sınırlı bir örneklem grubuna yönelik sistematik gözlem yapılması hedeflenmiştir. Elde edilen bulguların analizi sürecinde tümevarım yaklaşımı benimsenmiştir. Bu yaklaşım çerçevesinde, farklı

sosyo-kültürel bağlamlara sahip ülkelerdeki havalimanlarından elde edilen veriler üzerinden, genel kapsayıcılık eğilimlerine ilişkin çıkarımlar yapılması hedeflenmiştir.

Kamusal mekânların kapsayıcılık özelliklerini değerlendirmek üzere, literatürde çeşitli ölçekler yer almaktadır. Bu çalışma özelinde, Mehta'nın (2014) geliştirdiği kapsayıcılık, anlamlı etkinlikler, konfor, güvenlik ve memnuniyet gibi beş ana bileşeni içeren ölçüm aracı esas alınmıştır. Ancak çalışmanın amacı doğrultusunda, bu boyutlar arasından yalnızca kapsayıcılık faktörü değerlendirmeye alınmıştır. Bunun nedeni, araştırmanın odaklandığı temel sorunsalın kamusal mekânlarda ayrımcılığa karşı kapsayıcı pratiklerin düzeyinin incelenmesidir. Bu tercih, literatürde kapsayıcı tasarım ve mekânsal eşitlik yaklaşımlarının, ayrımcı pratiklerin önüne geçmede etkili bir yöntem olarak ele alınmasıyla da uyumludur (Bringolf, 2008; Imrie, 2012). Kapsayıcılık faktörü çerçevesinde; farklı yaş, cinsiyet, sınıf, ırk, fiziksel yetenek gibi demografik özellikler ile mekânın bu çeşitliliğe nasıl yanıt verdiği, kullanıcıların mekândaki etkinliklere katılım düzeyleri, algılanan açıklık, erişebilirlik ve katılıma dönük yönlendirme gibi alt göstergelerle değerlendirilmiştir. Elde edilen bulgular tablolaştırılarak karşılaştırmalı analiz yöntemiyle yorumlanmıştır.

Bulgular ve Değerlendirme

Bu çalışmanın verileri, Avrupa'nın en yoğun üç havalimanına ilişkin olarak resmî kurumların dijital

platformlarında yer alan güncel metinsel ve görsel içeriklerin analizine dayalı olarak elde edilmiştir. Araştırmacının doğrudan gözlem yapma ve mekânları yerinde deneyimleme imkânı bulunmadığından, veri toplama süreci, ikincil nitelikli görsel materyallerin ve kamusal erişime açık kaynakların sistematik olarak değerlendirilmesi yoluyla yürütülmüştür. Bu durum, çalışmanın sınırlılıkları arasında yer almakla birlikte, verilerin bilimsel geçerliliği, kullanılan görsellerin güvenilirliği, kaynakların resmi niteliği ve analiz edilen ölçütlerin nesnel tanımlanabilirliği ile desteklenmeye çalışılmıştır.

2023 yılına ait OAG (Official Airlines Guide) raporuna göre planlanan yolcu kapasitesi bakımından Avrupa'nın en yoğun üç havalimanı olan Londra Heathrow Havalimanı, İstanbul Havalimanı ve Paris Charles de Gaulle Havalimanı, kamusal mekânların kapsayıcılık faktörü kapsamında karşılaştırmalı olarak analiz edilmiştir. Kapsayıcılık değerlendirmesi yapılırken, Mehta'nın (2014) geliştirdiği ölçekten uyarlanarak aşağıdaki alt göstergelere odaklanılmıştır:

- Farklı yaş, cinsiyet, sınıf, ırk ve fiziksel yetenek gruplarına yönelik mekânsal kapsama düzeyi,
- Bu gruplara yönelik etkinlik çeşitliliğinin desteklenip desteklenmediği,
- Mekânın algılanan açıklığı ve fiziksel erişilebilirlik olanakları,
- Kullanıcıların olaylara ve mekânsal etkileşimlere katılımını kolaylaştıran/engelleyen unsurlar.

Bu göstergeler aracılığıyla, havalimanla-

rının yalnızca fiziksel erişim açısından değil, aynı zamanda toplumsal çeşitliliği ne ölçüde gözettiği, kamusal kimliğe ne denli olanak tanıdığı ve kullanıcılara ne düzeyde açık ve kapsayıcı olduğu analiz edilmiştir. Özellikle algılanan açıklık ve katılım düzeylerinin, kapsayıcılığın mekânsal yansımalarıyla doğrudan ilişkili olduğu düşünülmektedir. Bulgular, her bir havalimanının kapsayıcılık açısından farklı düzeylerde performans gösterdiğini ortaya koymaktadır.

I. İngiltere'de Londra Heathrow Havalimanı

Heathrow Havalimanı İngiltere'nin başkenti Londra'daki altı ana havalimanından biridir. 1930'da kurulan havalimanı 2024 yılında dört terminalden oluşmaktadır. Yılda yaklaşık 70 milyon yolcu bu havalimanını kullanmaktadır. Havalimanına ulaşım iki tren hattıyla sağlanabilmektedir. Tarihi bakımından oldukça uzun süredir kullanımda olan havalimanında kapsayıcı tasarım ilkelerinde eksiklikler bulunmaktadır. Heathrow'un Sivil Havacılık Otoritesi'nin (CAA) Havalimanı Erişilebilirlik Raporu'nda performansının iyi değerlendirilmemesinin ardından 2018'de herkes için kullanımın genişletilmesi yönünde adımlar atılmıştır. Raporda, bağlantılı uçuşların olmadığı Terminal 5'te birçok yolcunun uçuşunu kaçırdığı vurgulanarak, düşük performans değeri verilmiştir (Symonds, 2018). İyileştirmelere rağmen, Sivil Havacılık Otoritesi (CAA) havalimanındaki erişilebilirliği Nisan-Haziran 2022 için "zayıf", Temmuz 2022-Mart 2023 için ise "iyileştirme ihtiyacı"

olarak değerlendirmiştir (BBC, 2023).

Heathrow Havalimanı'na girişlerde kullanıcıları bilgilendiren paneller, yolcu indirme ve bindirme için ayrılmış alanlar, fiziksel zorluk çekenler için zemin uygulamaları bulunmamaktadır. Bu sebeple dezavantajlı kullanıcıların girişten itibaren uçağa gidene kadar süreyle ilgili sıkıntılar yaşaması olasıdır. İç mekânda oturma elemanlarında fiziksel zorluk çekenler için bir ayırım yapılmadığı gözlenmiştir. Bunun yanında, oturma elemanlarının tekli düzende kullanılması kullanıcıların dinlenme eyleminin esnekliğine izin vermemektedir. Uçuş işlemleri için düzenlenen bankolar, herkes için ergonomik düzeyde değerlendirilmemiştir. Katlar arasındaki geçişlerde asansör kullanımı mevcutken, yürüyen

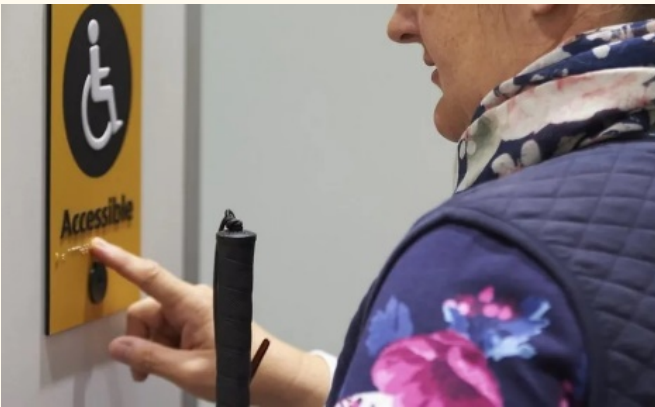
merdivenlere geçiş alanında kullanılan bölmelerin oldukça dar konumlandığı görülmektedir. Genel olarak havalimanı içerisinde zeminde yönlendirici uygulamalar eksik bırakılmıştır (Şekil 1).

Fiziksel açıdan kullanıcılar mekânda bazı yönlendirmelere ihtiyaç duyabilmektedir. Bu açıdan mekânda sarı renk paneller kullanılarak sağlanmaktadır. Destekleyici özel servislerle kullanıcıların eylemleri kolaylaştırılmaktadır. Destek personelleri, birimler arasındaki geçişleri hızlandırmaktadır. Görme zorluğu çeken kullanıcılar için dokunma duyusu kullanılan paneller mevcuttur (Şekil 2). Tuvaletler hareket güçlüğü çeken ve çocuklu kullanıcılar için düzenlenmiştir.

Görünmeyen demans, otizm, konuşma güçlüğü, okuma güçlüğü gibi zorluklar çeken kullanıcılar için ilk Heathrow Havalimanı'nda başlatılan Ayçiçeği Yaka Kartı Uygulaması'yla mekânda onları görünür kılmaktadır. Bunların yanında gözle görünmeyen ayrımcı uygulamalar yapılabilmektedir. Heathrow Havalimanı'nda Müslüman bir yolcunun ek güvenlik kontrollerine maruz kaldığı vurgulan-



Şekil 1. Heathrow Havalimanı İç Mekân Görüntüsü (Sweney, 2022)



Şekil 2. Fiziksel Zorluk Çeken Kullanıcılar İçin Bilgilendirme Panelleri (BBC, 2023)



mıştır (Devan, 2019). Din temelli yapılan bu ayrımcılık türü ırk, etnik köken gibi bireylerin söylemleriyle açığa çıkmaktadır. Nedenlerinin tam olarak anlaşılmadığı fakat çoğunlukla güvenlik önlemleri sebebiyle yapıldığı ifade edilen bu uygulamalar, ayrımcı toplumlar yaratmadan uygulanması gerekmektedir.

II. Türkiye’de İstanbul Havalimanı

İstanbul Havalimanı Türkiye’nin İstanbul şehrinin Avrupa yakasında yer almaktadır. 2018 yılında açılan havalimanı, yılda 200 milyon kullanıcıya hizmet verebilecek kapasitede tasarlanmıştır. İçerisinde iki adet terminal bulunmakla birlikte altı adet piste sahiptir. Havalimanında kullanıcıların uçuş ihtiyaçlarının yanında kütüphane, konuk eviyle birlikte tasarlanan cami, müze, adliye ve hobi sahipleri için spotter alanı içermektedir. Uluslararası Havalimanları Konseyi (ACI) tarafından düzenlenen “17th ACI Europe Awards” kapsamında da 2021 yılında “Erişilebilir Havalimanı” ve 2023 yılında “Stevie Awards For Great Employers” kapsamında “Erişilebilirlik Uygulamaları” ödüllerini kazanmıştır. 2022 yılında da ACI

WORLD tarafından “Erişilebilirliği Artırma Akreditasyonu” sertifikasına uygun görülmüştür. Aynı zamanda 2020’de LEED sertifikası almış, dünyanın en büyük terminal yapısıdır (Şekil 3).

Kapsayıcı hedefli kuralların ve uygulamaların yapıldığı İstanbul Havalimanı, farklılıkları önemseyen bir tutum sergilemektedir. Erişilebilir havalimanı olma amacıyla her yaştan ve cinsten kullanıcıların otizm, serebral palsy, görme engeli, hareket kısıtlılığı gibi zorlukları için giriş alanından uçuş kapısına kadar uygulamalar yapılmıştır. Girişte yönlendirici uygulamalar dikkat çekerken, zeminde kullanılan hissedilebilir farklılıklar da önemsenmiştir. Havalimanında bazı giden yolcu katlarının giriş kapılarında engelli yolcu indirme-bindirme noktalarının girişe yakın konumlandırıldığı gözlenmiştir. Giriş kapılarında bulunan asistan hizmetleriyle bütün yolculuk süresinde kullanıcılara yardımcı olunurken, kullanıcılar girişte konumlandırılan bankta dinlenerek bu hizmeti bekleyebilmektedirler. Bazı check-in alanlarında “Özel Yolcu Hizmet Noktası” bulunmaktadır. Bu odalarda kullanıcılar, elektrikli tekerlekli sandalyelerini uçuşa kadar şarj



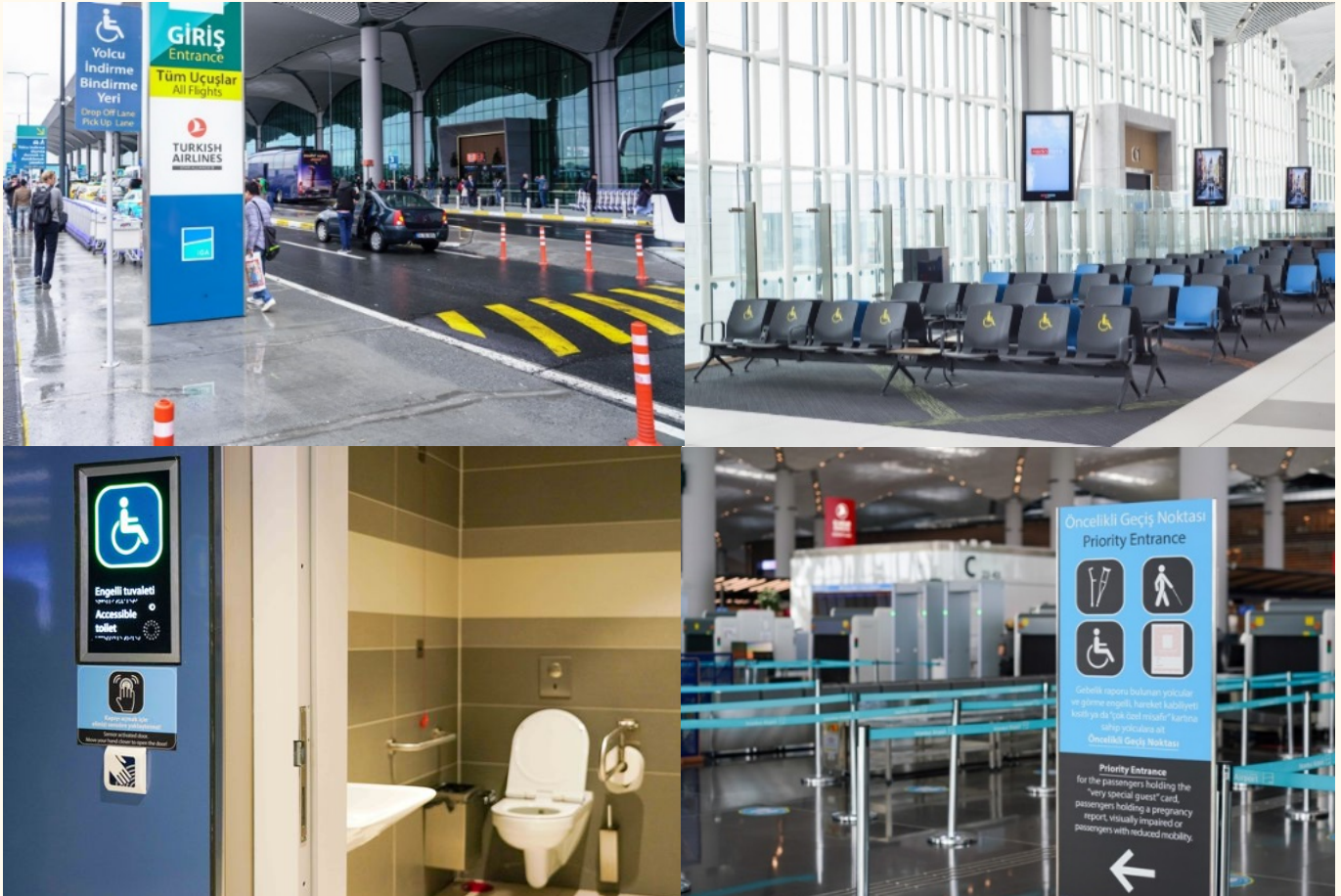
Şekil 3. İstanbul Havalimanı İç Mekan Görüntüsü (İrtak, 2022)

edebilmekte ve protez kullanan bireyler için kapalı bir alan sağlanarak bekleme süreleri konforlu hale gelebilmektedir. Ayrıca ergonomik ölçülerde dijital danışma noktalarında ve asansörlerde, işitme problemi olan kullanıcılar için indüksiyon döngü sistemi kullanılmaktadır. Bilgilendirme tabelaları ve tuvaletler kullanıcıların dokunarak hizmet alabilecekleri şekilde tasarlanmıştır. Her katta otopark dâhil olmak üzere fiziksel güçlük çeken kullanıcılar için erişilebilir tuvaletler bulunmaktadır. Giriş kapılarına ve asansörlere yakın konumda engelli araç park yerleri konumlandırılmıştır. Bireylerin görünmeyen zorlukları için bu havalimanında da Ayçiçeği Yaka Kartı Uygulamasının yanında otizmli, down sendromlu vb. kullanıcılar için Çok Özel Misafir Kartı Uygula-

ması da kullanılmaktadır. Bazı katlarda da çocuklar için oyun alanları tasarlanarak yolculuk sürecinin konforu düşünüldüğü görülmektedir. Bekleme alanlarında ise görünen ya da görünmeyen zorluklar çeken kullanıcılara oturma elemanlarında ön sıralar ayrılmıştır. Oturma birimlerinin aralıklı ayrılması da kullanıcıların konforu için desteklenmiştir (Şekil 4).

III. Fransa'da Paris Charles de Gaulle Havalimanı

Charles de Gaulle Havalimanı, Fransa'nın en büyük havalimanıdır. Başlangıçta farklı isimlere sahipken sonrasında, Fransa'nın eski cumhurbaşkanının ismini almıştır. 1974 kurulan havalimanı resmi olarak üç terminale sahiptir. Şehirdeki konumla-



Şekil 4. İstanbul Havalimanı'nın Kapsayıcı Uygulamaları (Slot Haber, 2020; Nurus, 2024)

nışı ve tasarlanması bakımından karmaşık bir yapıya sahiptir. Bazı bölümleri daha sonradan yapıldığı için kullanıcılar için daha konforludur (Şekil 5). Diğer bölümler için geliştirmeler halen devam etmektedir. 2004 yılında da Terminal 2E'nin yapı eksiklikleri sebebiyle çökmüş ve tartışmalara yol açmıştır (Craven, 2019). Özellikle 2010 yılından önceki kullanıcıların eleştirileri sebebiyle hizmet kalitesinde iyileştirmeler yapılmıştır. Bu sebeple son yıllarda birçok ödüle uygun görülmüştür. Bunun yanında Fransa'nın engelli bireyleri 'sıradan insanlar' olarak değerlendirmesi bakımından Avrupa'nın diğer ülkelerinden ayrılmaktadır. 3 Aralık 2022 Uluslararası Engelliler Günü vesilesiyle, Fransa'nın eski cumhurbaşkanının down sendromlu kızının adı olan "Anne de Gaulle" olarak değiştirilerek, bu konuya farkındalık geliştirilmesi amaçlanmıştır (Anonim, 2022).

Charles de Gaulle Havalimanı'na girişte erişilebilir uygulamaların eksik olduğu gözlenmiştir. Kullanıcıların hizmet alabileceği yönlendirmeler, kılavuz yüzey çizgileri düzenlenmemiştir. Yolcu indirme-bindirme alanları fiziksel zorluk çeken kullanıcılar için tasarlanmamıştır. Karmaşık yapısı gereği iç mekânda birçok yürüyen merdiven dikkat çekerken, katlar arası asansörler erişilebilirdir. Havalimanının iç mekânında kullanıcının tek başına eylemlerini gerçekleştirmesi kısıtlı olduğundan, asistanlık hizmetleri sunulmaktadır. Kullanıcılar otoparklarda veya terminal önlerinde bulunan çağrı noktalarını kullanarak havalimanında işlemlerini gerçekleştirebilmektedir. Bu noktalarda, işitme cihazı kullanan

bireyler için manyetik indüksiyon halkaları ve görme engelli kullanıcılara rehberlik etmek için sesli arama bölümleri mevcuttur (Şekil 6).



Şekil 5. Charles de Gaulle Havalimanı İç Mekân Görüntüsü (Craven, 2019)



Şekil 6. Erişilebilir Çağrı Noktaları (Castiglioni, 2013)

Check-in işlemlerinin gerçekleştiği bankolar, tekerlekli sandalye kullanan bireyler için ergonomik tasarlanmıştır. Oturma elemanları tekli düzende tasarlanmış, kullanıcıların dinlenme eylemine izin vermemekle birlikte, fiziksel zorluk çekenler için düzenleme yapılmamıştır. Fakat havalimanının dinlenme alanlarında yarı yatırılmış şezlonglara



Şekil 7. Bagaj Alım (Castiglioni, 2013) ve Check-in Alanları (Paris Aeroport, 2024)

sahip belli kısımlara sahiptir. Bagaj alım yerlerinde ise zorluk çeken kullanıcılar için öncelik gözetilmiştir (Şekil 7). Yine pasaport ve güvenlik kontrolleri özel şeritlerle desteklenmiştir. Katlardaki tuvaletler ise daha erişilebilir düzenlenmelidir. Yönlendirme tabelalarının eksikliği özel alanlarda giderilmesi gerekmektedir.

Bu çalışmada 2023 yılının en yoğun havalimanları Heathrow, İstanbul ve Charles de Gaulle kapsayıcılık faktörü kapsamında ayrımcı uygulamaların varlığı incelendiğinde, farklı fiziksel yeteneklere bağlı özelliklerin dikkat çektiği anlaşılmıştır. OAG raporundaki sıralamanın ve ülkelerin insani gelişme endekslerinin kapsayıcı özellikler bakımından geçerli olmadığı belirlenmiştir. Yapılış tarihi itibarıyla güncel havalimanının (İstanbul) erişilebilirlik ve algılanabilirlik düzeyi daha yüksektir.

Tartışma ve Sonuç

Bu araştırma, kamusal mekânlarda ayrımcılık pratiklerini inceleyerek, kapsayıcı tasarım ilkelerinin kamusal alan kalitesi üzerindeki etkisini değerlendirmeyi amaçlamıştır. İki aşamalı metodoloji doğrultusunda öncelikle literatür taramasıyla kavramsal çerçeve oluşturulmuş; ardından Avrupa'nın 2023 yılında en yoğun planlanan yolcu kapasitesine sahip üç havalimanı (Londra Heathrow, İstanbul Havalimanı, Paris Charles de Gaulle) kapsayıcılık faktörü üzerinden görsel ve yazılı dijital veriler aracılığıyla analiz edilmiştir.

Karşılaştırma Tablosu

	Yetersiz	Kısmen Yetersiz	Ne yeterli ne yetersiz	Kısmen Yeterli	Yeterli
Heathrow Havalimanı		✓			
İstanbul Havalimanı					✓
Charles de Gaulle Havalimanı			✓		

Tablo 1. Havalimanları Kapsayıcılık Faktörü Karşılaştırma Tablosu

Çalışmada kullanılan kapsayıcılık değerlendirme kriterleri, yaş, cinsiyet, fiziksel yetenek, etnik kimlik ve toplumsal sınıf gibi farklılıkların mekân içinde temsil edilip edilmediği; kullanıcıların bağımsız hareket edebilme düzeyi; yön bulma kolaylığı ve mekânda farklı etkinliklerin desteklenip desteklenmediği gibi değişkenleri içermektedir. Bu kapsamda elde edilen bulgular, İstanbul Havalimanı'nın "kapsayıcılık" açısından daha güçlü tasarım özelliklerine sahip olduğunu, Heathrow Havalimanı'nın ise bu konuda kısmen yetersiz kaldığını ortaya koymuştur. Charles de Gaulle Havalimanı ise "ne yeterli ne yetersiz" bir düzeyde değerlendirilmiştir.

Özellikle görsel veriler üzerinden yapılan analizlerde, havalimanlarının büyük oranda fiziksel erişilebilirlik açısından belirli standartları sağladığı, ancak zihinsel veya algısal farklılıklara sahip bireyler için kapsayıcılığın yeterli düzeyde sağlanmadığı görülmüştür. Kullanıcıların bağımsız hareket etme düzeylerinin sınırlı olduğu; asistan hizmetlerine duyulan ihtiyaçla birlikte, bireysel özerkliğin zayıfladığı da dikkat çekmiştir. Bununla birlikte, güvenlik prosedürleri nedeniyle özellikle farklı etnik kimliklere sahip bireylerin dolaylı ayrımcılığa maruz kalabileceği durumlar da literatürde desteklenen bir tespittir, ancak bu çalışmada doğrudan bir saha veriyle doğrulanmamıştır.

Araştırma hipotezi olan "dezavantajlı gruplar kamusal mekânda ayrımcılığa maruz kalırlar" ifadesi, çalışma kapsamında değerlendirilen örnekler bağla-

mında kısmen doğrulanmıştır. Kamusal mekânlarda ayrımcılık doğrudan uygulamalardan ziyade çoğunlukla dolaylı yapısal eşitsizlikler aracılığıyla ortaya çıkmaktadır. Özellikle fiziksel olmayan engellerin (algısal karmaşıklık, yön bulma sorunları, sosyal temsil eksikliği) göz ardı edilmesi, bu mekânların tüm kullanıcılar için eşit deneyim sunmasını zorlaştırmaktadır.

Sonuç olarak, havalimanı gibi küresel geçiş mekânlarının yalnızca işlevsel verimlilik temelinde değil; sosyal adalet, temsil ve katılım ilkeleri doğrultusunda da değerlendirilmesi gerekmektedir. Kapsayıcı tasarım yaklaşımlarının yaygınlaştırılması, yalnızca belirli grupların değil, toplumun tamamının kamusal mekânlarda eşit, onurlu ve bağımsız biçimde var olabilmesini sağlayacaktır. Kamusal mekânların fiziksel, sosyal ve kültürel olarak erişilebilir olması, sadece dezavantajlı gruplar için değil, herkes için daha yaşanabilir kentlerin inşası açısından da kritik önemdedir.

Gelecek çalışmalarda, kullanıcı deneyimlerine dayalı nitel saha araştırmalarıyla elde edilen bulguların, bu tür betimleyici analizlerle desteklenmesi, kapsayıcı tasarım politikalarının daha sağlam temellere oturtulmasına katkı sağlayacaktır.

Kaynaklar

Anonim. (2022). *Paris-Charles de Gaulle Havalimanı'nın ismi geçici olarak değişiyor*. Erişim Tarihi: 23 Mayıs 2024, <https://havasosyalmedya>.

- com/paris-charles-de-gaulle-ismi-gecici-degisiyor/
- Augé, M. (1997). *Yer-olmayanlar: Üstmodernliğin Antropolojisine Giriş* (I. Turhan Çev.). İstanbul: Kesit Yayınları.
- BBC. (2023). *Heathrow engelli yolculara erişim konusunda zayıf olarak derecelendirildi*. Erişim Tarihi: 20 Mayıs 2024, <https://www.bbc.com/news/uk-england-london-66256121>
- Bringolf, J. (2008). Universal Design: is it Accessible?. *The RIT Journal of Plurality and Diversity in Design*, 1(2), 45-52. Erişim Tarihi: 01 Haziran 2024, https://at-aust.org/assets/atE_UD.pdf
- Castiglioni, R. (2013). *Paris Charles de Gaulle Accessibility Report*. Erişim Tarihi: 25 Mayıs 2024, <https://www.reducedmobility.eu/20130323297/The-News/paris-charles-de-gaulle-accessibility-report.html>
- Council of the European Union. (2000). Council Directive 2000/43/EC of 29 June 2000 implementing the principle of equal treatment between persons irrespective of racial or ethnic origin. Official Journal of the European Communities, L180, 22–26.
- Craven, J. (2019). 2004 Charles de Gaulle Havalimanı Çöküşü. *ThoughtCo*. Erişim Tarihi: 22 Mayıs 2024, <https://www.thoughtco.com/charles-de-gaulle-airport-terminal-collapse-3972251>
- Çelenk, S. (2010). *Ayrımcılık ve Medya, Televizyon Haberciliğinde Etik*. Bülent Çaplı, Hakan Tuncel (Ed.) (ss. 211-228), Ankara Üniversitesi İletişim Fakültesi, Ankara.
- Demir, E. (2008). İnsan Haklarının Evrenselliği Görüşü Karşısında Kültürel Rölativizm, *Marmara Üniversitesi MÜFH-HAD*, 14(3), 209-242.
- Devan, Y. K. (2019). Security at European airports is discriminatory and out of control. *Trtworld*. Erişim Tarihi: 26 Mayıs 2024, <https://www.trtworld.com/opinion/security-at-european-airports-is-discriminatory-and-out-of-control-27434>
- Hanson, J. (2004). The Inclusive City: Delivering a More Accessible Urban Environment Through Inclusive Design. *RICS Cobra 2004 International Construction Conference: Responding to Change*. (s.1-39). York, UK.: RICS Cobra. Erişim Tarihi: 01 Haziran 2024, <https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/3351/1/3351.pdf>
- Harvey, D. (2006). *Sermayenin Mekânları* (M. Belge, Trans.). Metis Yayınları.
- Heylighen, A. (2011). Designing for people with disabilities: the paradox of user involvement in universal design. *Design Issues*, 27(2), 42–52.
- Imrie, R. (2012). Universalism, universal design and equitable access to the built environment. *Disability & Rehabilitation*, 34(10), 873–882. <https://doi.org/10.3109/09638288.2011.624250>
- International Labour Organization (ILO). (2007). Equality at work: Tackling the challenges (Global Report under the follow-up to the ILO Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work). International Labour Office. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---declaration/documents/publication/wcms_o87314.pdf

- Irtak, K. (2022). İstanbul Havalimanı girişinde bilet kontrolü sona erdi. *Anadolu Ajansı*. Erişim Tarihi: 22 Mayıs 2024, <https://www.aa.com.tr/tr/gundem/istanbul-havalimani-girisinde-bilet-kontrolu-sona-erdi/2490789>
- İnsani Gelişme Raporu 2023/2024. (2024). Erişim Tarihi: 25 Mayıs 2024, <https://www.undp.org/tr/turkiye/publications/human-development-report-2023>
- Jacobs, J. (2011). *Büyük Amerikan Şehirlerinin Ölümü ve Yaşamı* (Ö. Özberk, Trans.). Metis Yayınları. (Original work published 1961)
- Lefebvre, H. (2014). *Mekânın Üretimi* (E. Işık, Çev.). İstanbul, Sel. (Orijinal yayın 1991)
- Low, S. ve Smith, N. (Eds.). (2006). *The Politics of Public Space*. Routledge.
- Mamatoğlu, N. (2015). Türkiye’de Engelliler İçin Erişilebilirlik Uygulamaları Algısı. *TMMOB Mimarlar Odası Yayını Dosya Dergisi*, (3), 6-13. Erişim Tarihi: 01 Haziran 2024, <http://www.mimarlarodasankara.org/dosya/dosya36.pdf>
- Mehta, V. (2014). Evaluating Public Space. *Journal of Urban Design*, 19, 1, 53-88.
- Mitchell, D. (2003). *The Right to the City: Social Justice and the Fight for Public space*. New York: Guilford Press.
- Nergiz, A. (2023). Dünyanın En İşlek Havalimanları (Mart 2023). *Havayolu 101*. Erişim Tarihi: 20 Mayıs 2024, <https://www.havayolu101.com/2023/03/11/dunyanin-en-islek-havalimanlari-mart-2023/>
- Nurus. (2024). *İstanbul Havalimanı*. Erişim Tarihi: 30 Mayıs 2024, <https://www.nurus.com/tr/musteri/istanbul-havalimani>
- OAG Schedules Analyser. (2023). *Busiest airports in Europe by scheduled capacity in 2023*. Official Airline Guide. <https://www.oag.com/busiest-airports-world-2023>
- Özbek, M. (2004). *Kamusal Alan*, Hil Yayın, İstanbul.
- Paris Aeroport. (2024). *Mobility Assistance for people with disabilities and/or reduced mobility*, Erişim Tarihi: 25 Mayıs 2024, <https://www.parisaeroport.fr/en/passengers/flight-preparation/prm-assistance/prm-accessibility>
- Pullin, G. (2009). *Design Meets Disability*. MIT Press.
- Semerci, P. U. (2011). *Ayrımcılık Bağlamında Yoksulluk ve Sosyal Dışlanma*, Erişim Tarihi: 08 Mayıs 2024, <http://www.secbir.org/wp-content/uploads/2011/01/16-PINAR-UYANSEMERCE%20C4%Bo.pdf>
- Sennett, R. (2013). *Kamusal İnsanın Çöküşü* (S. Durak ve A. Yılmaz Çev.). İstanbul, Ayrıntı (Orjinal Yayın 1992).
- Slot Haber. (2020). *İstanbul Havalimanı Tüm Engelleri Kaldırdı*. Erişim Tarihi: 19 Mayıs 2024, <https://www.slothaber.com/istanbul-havalimani-tum-engelleri-kaldirdi/>
- Steinfeld, E. ve Maisel, J. (2012). *Universal Design: Creating Inclusive Environments*. Hoboken, NJ: John Wiley & Sons.

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

Symonds, D. (2018). *Heathrow Airport looking to further improve service for passengers with disabilities*. Erişim Tarihi: 26 Mayıs 2024, <https://www.passengerterminaltoday.com/news/passenger-experience/heathrow-airport-looking-to-further-improve-service-for-passengers-with-disabilities.html>

Sweney, M. (2022). Heathrow hopeful of summer holiday boom after January passenger slump. *The Guardian*. Erişim Tarihi: 23 Mayıs 2024, <https://www.theguardian.com/uk-news/2022/feb/11/heathrow-hopeful-of-summer-holiday-boom-after-january-passenger-slump-omicron>

United Nations. (2006). Convention on the Rights of Persons with Disabilities (CRPD). <https://www.un.org/development/desa/disabilities/convention-on-the-rights-of-persons-with-disabilities.html>

United Nations Development Programme (UNDP). (2024). Human Development Report 2023/24: Breaking the Gridlock. United Nations. <https://hdr.undp.org>