

# SOSYAL POLİTİKA ÇALIŞMALARI DERGİSİ

JOURNAL OF SOCIAL POLICY STUDIES

ERİŞİLEBİLİRLİK ÖZEL SAYISI CİLT-2 ARALIK 2020

T.C. AİLE, ÇALIŞMA VE SOSYAL HİZMETLER BAKANLIĞI HAKEMLİ DERGİSİ



# SOSYAL POLİTİKA ÇALIŞMALARİ DERGİSİ

Hakemli Araştırma Dergisi

## Sahibi

T.C. Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı adına  
Meriç ÜNVER

## Sorumlu Yazı İşleri Müdürü

Emre TÖRE

## Yönetim ve İletişim

Eskişehir Yolu Söğütözü Mahallesi 2177. Sokak No: 10/A  
Çankaya – ANKARA  
e-posta: spcdergisi@ailevecalisma.gov.tr  
web: http://dergipark.gov.tr/spcd

## Yayın Türü

Yaygın Süreli Yayın

## ISSN

2148-9424

## E-ISSN

2651-4265

## Grafik Tasarım / Uygulama

Hüseyin DEDE

## Yapım

Artı6 Medya Reklam Matbaa Ltd. Şti.  
Özveren Sokak No:13/A Demirtepe - Kızılay /ANKARA  
Tel: 0312 229 37 41 - 42

## Baskı Adedi

600

Sosyal Politika Çalışmaları Dergisi'nde Yayınlanan yazılardaki görüşler yazarına aittir.  
© Her hakkı saklıdır. Dergide yer alan yazı, makale, fotoğraf ve illüstrasyonların elektronik ortamlar da dahil olmak üzere kullanma ve çoğaltılma hakları sadece Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığına aittir. Yazılı ön izin olmaksızın yazıların tamamının ya da bir bölümünün çoğaltılması yasaktır.

Sosyal Politika Çalışmaları Dergisi üç (3) ayda bir yayımlanır.

TUBİTAK ULAKBİM TR Dizin tarafından dizinlenmektedir.

# SOSYAL POLİTİKA ÇALIŞMALARI DERGİSİ

JOURNAL OF SOCIAL POLICY STUDIES

ERİŞİLEBİLİRLİK ÖZEL SAYISI CİLT-2 ARALIK 2020

T.C. AİLE, ÇALIŞMA VE SOSYAL HİZMETLER BAKANLIĞI HAKEMLİ DERGİSİ

## EDİTÖR

Dr. Olgun GÜNDÜZ

## EDİTÖR YARDIMCISI

Bengü ÇIKRIK ERKEN

## SORUMLU YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ

Emre TÖRE



## YAYIN KURULU

- Dr. Öğr. Üyesi Yusuf ALPAYDIN \* Marmara Üniversitesi  
Doç. Dr. Mehmet Fatih AYSAN \* İstanbul Şehir Üniversitesi  
Doç. Dr. Harun CEYLAN \* Yalova Üniversitesi  
Dr. Öğr. Üye. Nergis DAMA \* Yıldırım Beyazıt Üniversitesi  
Dr. Öğr. Üye. Zeki KARATAŞ \* Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi  
Dr. Öğr. Üye. Aslıhan NIŞANCI \* 29 Mayıs Üniversitesi  
Doç. Dr. M. Merve ÖZAYDIN \* Gazi Üniversitesi  
Doç. Dr. Murat ŞENTÜRK \* İstanbul Üniversitesi



## DANIŞMA KURULU

- Doç. Dr. Emrah AKBAŞ \* Yıldırım Beyazıt Üniversitesi  
Doç. Dr. Ahmet ALBAYRAK \* Uludağ Üniversitesi  
Prof. Dr. Yusuf ALPER \* Uludağ Üniversitesi  
Prof. Dr. Tuncay ERGENE \* Hacettepe Üniversitesi  
Prof. Dr. Adnan KÜÇÜKOĞLU \* Atatürk Üniversitesi  
Prof. Dr. Sedat MURAT \* İstanbul Üniversitesi  
Prof. Dr. Süleyman ÖZDEMİR \* On Yedi Eylül Üniversitesi  
Prof. Dr. Emine ÖZMETE \* Ankara Üniversitesi  
Prof. Dr. Abdülkadir ŞENKAL \* Kocaeli Üniversitesi  
Prof. Dr. Hür Mahmut YÜCER \* Sağlık Bilimleri Üniversitesi

\*Bu sayfada yer alan isimler soyadına göre alfabetik olarak sıralanmıştır.

---

**BİLİMSEL YAZIŞMA**

Makaleler ile ilgili tüm soru ve yazışmalarınız için:

Bengü ÇIKRIK ERKEN

e-posta: [spcdergisi@ailevecalisma.gov.tr](mailto:spcdergisi@ailevecalisma.gov.tr)

## EDİTÖRDEN

Kıymetli Okurlarımız,

2020 senesinin Erişilebilirlik yılı ilan edilmesi nedeniyle bu sene Sosyal Politika Çalışmaları Dergisi olarak özel bir sayı yapmayı planlamıştık. Erişilebilirlik alanında dergimize yoğun bir makale gönderimi söz konusu oldu. Bu çalışmalardan hakem değerlendirmesi olumlu tamamlananlara bu özel sayıda yer veriyoruz. Çalışmaların sayısını dikkate alarak özel sayıyı iki cilt (CİLT –I- ve CİLT –II-)olarak yayımlıyoruz. İkinci ciltte 8 çalışmaya yer veriyoruz.

İlk çalışma “*Aktif Yaşlanma Bağlamında Yaş Dostu Kent Kavramı*” ismiyle Betül TAMKOÇ ve Ömer Faruk BİLGİN tarafından kaleme alınan makaledir. Bu çalışmada yaş dostu kentlerin aktif yaşlanma bağlamında değerlendirilmesi amaçlanmaktadır. Bu kapsamda öncelikle yaşlanan nüfus ve kentleşme konuları ele alınmış daha sonra yaş dostu kent kavramı açıklanarak dünyada ve Türkiye’de yaş dostu kent uygulamaları aktif yaşlanma bağlamında değerlendirilerek çıkarımlarda bulunmaktadır.

Derginin ikinci makalesi “*Fiziksel Engelli Bireyler İçin Toplu Taşımaya Yönelik Erişilebilirlik Stratejileri*” adlı Nergis ÖZİSPA ve Gamze ARABELEN tarafından kaleme alınan çalışmadır. Bu çalışmada, dünyanın çeşitli ülkelerinde engelli bireylere yönelik olarak tasarlanmış ulaşım stratejileri ve devlet politikaları incelenerek engelli bireylerin toplu taşıma hizmetlerinden aldıkları verimi iyileştirecek stratejiler geliştirilmeye çalışılmaktadır.

Abdurrahman MENĐI tarafından yapılan “Engelli Bireylerin Adalete Eşit Erişilebilirlik Konusunun İncelenmesi: Van İli Örneği” yapılan çalışma derginin üçüncü makalesidir. Bu çalışmada, bedensel, görme ve işitme engelli bireylerin Van Adalet Sarayına eşit erişim durumları incelenmektedir. Buna göre Engelli bireylerin Van Adalet Sarayına eşit erişim konusunda dış mekânda güçlüklerle karşılaştıkları, iç mekânda yeterli danışmanlık hizmeti almadıkları, adalete eşit erişim konusunda ayrımcılığa maruz kaldıkları bulgularına yer verilmektedir.

Derginin dördüncü makalesi “Konya Mevlana Kültür Merkezinin Erişilebilirlik Açısından Değerlendirilmesi” ismiyle Hatice Derya ARSLAN ve Sümeyye Merve ACAR tarafından yapılan çalışmadır. Bu alışmada Konya’da bulunan Mevlana Kültür Merkezi’nin evrensel tasarım yaklaşımıyla engellilik ve erişilebilirlik kavramları bağlamında değerlendirilmesi amaçlanmaktadır. Buna göre Mevlana Kültür Merkezi’nin erişilebilir çevre ve bina standartlarını tam olarak sağlamadığı tespit edilmekte ve çözüm önerileri sunulmaktadır.

“Bankacılık Ve Finansal Hizmetlere Erişim Göstergelerinin İncelenmesi: Afyonkarahisar İli Örneği” ismiyle Hatice Nur GERMİR tarafından yapılan çalışma derginin beşinci makalesidir. Çalışmada Türkiye Bankalar Birliği verilerinden yararlanılarak Afyonkarahisar ilindeki merkez ilçe dahil toplam onsekiz adet ilçedeki ticari bankacılık faaliyetinde bulunulan banka şube ve ATM’leri erişilebilirlik yönünden incelenmektedir. Buna göre erişilebilirlik yönünden incelendiğinde banka şubelerinin kırk üç adedinin ortopedik, yirmi yedi adedinin görme engelli erişimi olduğu, ATM’lerin ise otuz iki adedinin ortopedik, yüz yirmi beş adedinin görme engelli erişimi olduğu tespitine yer verilmektedir.

Derginin altıncı makalesi “Tekerekli Sandalye Kullanan Engellilerin Sosyal Hayata Katılımında En Büyük Engel; Yapılı Çevrede Yaşanan Problemler Ve özüm Önerileri” ismiyle Ali MÜLAYİM ve Gökben PALA AZSÖZ tarafından kaleme alınan çalışmadır. Bu çalışmada engelliliğin kavramsal anlamı incelenerek yasal düzenlemelerin son durumu değerlendirilmektedir. Engellilerin yaşadığı problemlerin en başında gelen sosyal yaşama ulaşabilme konusunda asansörlerde, rampalarda, kaldırımlarda, alt-üst geçitlerde, taşıtlarla ulaşımda, otoparklarda ve duraklarda yaşanan problemler için çözüm önerileri sunulmaktadır.

*“Evrensel Tasarım Kapsamında Herkes İçin Erişilebilir Tasarım”* adlı İrem Zeyrek ÇEPEHAN ve Ebru GÜLLER tarafından yapılan çalışma derginin yedinci makalesidir. Bu çalışmada fiziksel çevrenin tüm kullanıcı grupları tarafından rahat, güvenli ve bağımsız şekilde kullanılabilmesinin sağlanmasında mekan tasarımına yönelik temel bilgiler ortaya konarak bu amaç doğrultusunda, çocuk, yaşlı veya engelli olmak gibi farklı insanlık halleri ve konu ile ilgili kavramlar açıklanmaktadır. Bununla birlikte farklı insanlık hallerinde bulunan bireyler, özel gereksinimi olan kısıtlı bireyler ile mimari tasarım ve mekan ilişkisi kurulmaya çalışılmaktadır.

Derginin son makalesi *“Kentsel Kamusal Açık Mekânların Engelliler Tarafından Kullanımının Ankara, Çankaya Örneğinde İrdelenmesi”* ismiyle Nurşen YILMAZ ve Erdal Onur DİKTAŞ tarafından kaleme alınan çalışmadır. Bu çalışmada Ankara ilinde, önemli bir nüfusun ve kamusal mekân kullanımının bulunduğu bölgelerde özellikle ortopedik ve görme engellilere yönelik düzenlemelerdeki durum incelenmektedir. Bu amaçla il merkezinde yer alan, ilin en yüksek nüfusuna sahip Çankaya ilçesinde Aydınlar, Emek ve Kızılay mahalleleri örnek alanlar olarak çalışmaya dahil edilmektedir. Buna göre üç mahalle arasında Aydınlar Mahallesinin algılanabilir, kullanışlı ve güvenilir fiziksel düzenlemeleriyle gerek engelli gerek engelli olmayan bireylerin kullanımına en uygun kentsel yaşam alanı olduğu bulgusuna yer verilmektedir.

Çalışmaların faydalı olması temennisiyle iyi okumalar, selamlar...

Dr. Olgun GÜNDÜZ  
Editör





# İÇİNDEKİLER

- Aktif Yaşlanma Bağlamında Yaş Dostu Kent Kavramı**  
The Concept of Age Friendly City in The Context Of Active Ageing .....211  
*Betül TAMKOÇ, Ömer Faruk BİLGİN*  
*Araştırma Makalesi*
- Fiziksel Engelli Bireyler için Toplu Taşımaya Yönelik Erişilebilirlik Stratejileri**  
Accessibility Strategies of People With Physical Disability For Public Transportation .....227  
*Nergis ÖZİSPA, Gamze ARABELEN*  
*Derleme*
- Engelli Bireylerin Adalete Eşit Erişilebilirlik Konusunun İncelenmesi: Van İli Örneği**  
An Investigation of Equal Accessibility to Justice For Individuals With Disabilities:  
the Case of Van Province .....249  
*Abdurrahman MENGİ*  
*Araştırma Makalesi*
- Konya Mevlana Kültür Merkezinin Erişilebilirlik Açısından Değerlendirilmesi**  
Assesment of Konya Mevlana Cultural Center With Respect To Accesibility .....285  
*Hatice Derya ARSLAN, Sümeyye Merve ACAR*  
*Araştırma Makalesi*
- Bankacılık ve Finansal Hizmetlere Erişim Göstergelerinin İncelenmesi:  
Afyonkarahisar İli Örneği**  
Analysis of Banking and Financial Services Access Indicators: Case Of Afyonkarahisar .....327  
*Hatice Nur GERMİR*  
*Araştırma Makalesi*
- Tekerlekli Sandalye Kullanan Engellilerin Sosyal Hayata Katılımında En Büyük  
Engel; Yapılı Çevrede Yaşanan Problemler ve Çözüm Önerileri**  
The Biggest Obstacle To Social Engagement Of Disabled People Using Wheelchairs;  
Problems in the Built Environment and Recommendations For Solutiions .....357  
*Ali MÜLAYİM, Gökben PALA AZSÖZ*  
*Araştırma Makalesi*

Evrensel Tasarım Kapsamında Herkes İçin Erişilebilir Tasarım  
Accessible Design For All Within the Scope of Universal Design .....383

*İrem ZEYREK ÇEPEHAN, Ebru GÜLLER*

*Araştırma Makalesi*

Kentsel Kamusal Açık Mekânların Engelliler Tarafından Kullanımının  
Ankara, Çankaya Örneğinde İrdelenmesi  
Examination on Using of Urban Public Open Spaces By Disabled People  
in Case of Ankara, Çankaya .....411

*Nurşen YILMAZ, Erdal Onur DİKTAŞ*

*Araştırma Makalesi*

# AKTİF YAŞLANMA BAĞLAMINDA YAŞ DOSTU KENT KAVRAMI

Betül TAMKOÇ<sup>1</sup>

Ömer Faruk BİLGİN<sup>2</sup>

## Öz

Endüstrileşme, kentleşme, bilimde ve teknolojiye kaydedilen ilerlemeler gibi etkenler sonucunda doğum oranları azalmakta ve doğuşta beklenen yaşam süresi artmaktadır. Bunun doğal bir sonucu olarak dünya nüfusu giderek artan bir hızla yaşlanmakta ve toplam nüfus içerisinde yaşlı nüfus oranı artmaktadır. Demografik yapıda yaşanan bu değişimler artan ömrün insan onuruna yaraşır bir şekilde yaşanması için küresel ölçekte çözümler üretilmesini ve politikalar geliştirilmesini gerektirmektedir. Bu durum ulusal ve uluslararası ölçekte birçok kuruluşu harekete geçirmiştir. Bu kapsamda yapılan toplantılarda yaşlanma olgusu çok boyutlu olarak ele alınmış olup yaşlı bireylerin refahını geliştirmeye yönelik çeşitli kararlar alınmıştır. Bu bağlamda Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) tarafından 2002 yılında gelişmekte olan ülkeleri desteklemek ve yaşlanan dünyada sağlık ve sosyal alandaki politikaları güçlendirmek için Aktif Yaşlanma Politika Çerçevesi yayınlanmıştır. Ancak toplumdaki tüm bireylerin topluma etkin ve tam katılımının fiziksel ve sosyal çevrede bir düzenleme yapılmadan mümkün olamayacağından hareketle aktif ve sağlıklı yaşlanmayı amaçlayan Yaş Dostu Kentler (Age Friendly Cities) Projesi hayata geçirilmiştir. Bu çalışmada yaş dostu kentlerin aktif yaşlanma bağlamında değerlendirilmesi amaçlanmaktadır. Bu kapsamda öncelikle yaşlanan nüfus ve kentleşme konuları ele alınmıştır. Daha sonra yaş dostu kent kavramı açıklanmış olup dünyada ve Türkiye’de yaş dostu kent uygulamaları aktif yaşlanma bağlamında değerlendirilmiş ve çıkarımlarda bulunulmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Yaşlılık, Kentleşme, Aktif Yaşlanma, Yaş Dostu Kent.

<sup>1</sup> Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Uzmanı, Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü, E-Posta: betultamkoc@gmail.com ORCID: 0000-0001-5091-5813

<sup>2</sup> Daire Başkanı, Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü, E-Posta: ofarukbilgin@hotmail.com ORCID: 0000-0002-3626-4847

TAMKOÇ, B., BİLGİN, Ö. (2020). Aktif Yaşlanma Bağlamında Yaş Dostu Kent Kavramı. Sosyal Politika Çalışmaları Dergisi, “Erişilebilirlik” Özel Sayısı Cilt 2, 211-226. DOI: 10.21560/spcd.vi.816372

# THE CONCEPT OF AGE FRIENDLY CITY IN THE CONTEXT OF ACTIVE AGEING

---

## *Abstract*

As a result of factors such as industrialization, urbanization, advances in science and technology are decreasing in the world and life expectancy at birth increases. As a natural consequence of this, the world population is ageing at an increasing rate and the population ratio is increasing. These changes in the demographic structure require the development of global solutions and policies in order to live in a way that is worthy of human dignity. This situation has mobilized many institutions at national and international scale. In the meetings held within this scope, the phenomenon of ageing was handled in a multidimensional way and various decisions were taken to improve the well-being of elderly people. In this context, the Active Ageing Policy Framework was published by the World Health Organization (WHO) in 2002 to support developing countries and to strengthen health and social policies in the ageing world. However, the Age-Friendly Cities (Age-Friendly Cities) Project, which aims active and healthy ageing, has been put into practice, since it is not possible for all individuals in the society to participate effectively and fully in the society without a regulation in environmental architecture. In this study, it is aimed to evaluate age-friendly cities in the context of active ageing. In this context, the ageing population and urbanization issues were primarily discussed. And then the age friendly city concept was explained and age friendly city practice in the world and in Turkey evaluated in the context of active ageing and inferences have been made.

**Keywords:** Ageing, Urbanization, Active Ageing, Age Friendly City.

## GİRİŞ

Gelişim evrelerinden biri olan yaşlılık; biyolojik, psikolojik ve sosyal olmak üzere çok yönlü ele alınması gereken bir dönemi ifade etmektedir. Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) ise yaşlılık kavramını, biyolojik olarak aşamalı bir şekilde moleküler ve hücrel olarak deformasyon sonucunda fizyolojik olarak hareketlerin kısıtlanması, hastalık riskinin artması ve bireysel kapasitenin azalması olarak tanımlamaktadır (WHO, 2015, s. 25). Eğitim ve çalışma koşullarındaki iyileşmeler, sağlık sistemindeki gelişmeler ile insanlar daha iyi yaşam koşullarına sahip olmaktadır. Bunun etkisiyle de dünya genelinde doğum oranları azalmakta ve doğuşta beklenen yaşam süresi artmaktadır (OECD, 2016, s. 114; Karadağ ve Akyıldız, 2019, s. 571). Bunun sonucunda yaşlı nüfusun toplam nüfus içerisindeki oranı giderek artmaktadır. Birleşmiş Milletler Nüfus Birimi nüfusun yaşlanmasının hızla artarak devam edeceğini ve düşük doğum oranlarının bu artışı daha da ön plana çıkaracağını belirtmektedir (UNECE Working Group on Ageing, 2015, s. 2).

Bugün dünya nüfusunun %9,1'ini 65 ve üzeri yaş grubunda bulunan insanlar oluşturmakta olup bu oranın 2050 yılına gelindiğinde %15,9 olacağı öngörülmektedir (UN Department of Economic and Social Affairs, 2019, s. 18). Bunun doğal bir sonucu olarak kentsel alanlarda yaşayan yaşlı nüfusta da bir artış meydana gelmektedir. 2050 yılına kadar kentsel yaşlı nüfusun ikiye katlanarak %11'den %22'ye yükselmesi beklenmektedir. Bu durum gelişmekte olan ülkelerdeki nüfusun %25'inin kentsel alanlarda yaşayacağı anlamına gelmektedir (Ferreira, 2010, s. 55). Türkiye'de ise yaşlı nüfus oranı 2019 yılı itibarıyla %9,1'e ulaşmış olup bu nüfusun %1,2'si kırsal alanlarda, %7,9 ile büyük bir çoğunluğu ise kentsel alanlarda yaşamaktadır (TÜİK, 2020b).

Nüfusun yaşlanması ve kentleşme hem insanlığın bir başarısı hem de zorlukları olan bir durumdur. Bilgi, beceri ve tecrübeleri ile 1996 tarihli Brezilya Yaşlanma Deklarasyonu'nda da belirtildiği üzere yaşlı bireyler aileleri, toplum ve ekonomi için bir kaynaktır (WHO, 1997, s. 21). Geçmiş ile gelecek arasında köprü olan yaşlı bireyler, fiziksel çevrede meydana gelen değişimlerden en çok etkilenen gruptur. Fiziksel ve sosyal çevre yaşlı bireylerin topluma katılımı konusunda en belirleyici faktörler olup bireylerin kapasitesini etkilemektedir. Yaşlı bireylerin, sosyal ve toplumsal bağlarını sürdürebilmeleri ve yeni ilişkiler kurabilmeleri güvenli bir yaşam çevresine bağlıdır (Tatal ve Üstün, 2009, s. 2).

Erişilebilir çevreler yaşlı bireylerin bağımsızlıklarını arttırarak aktif bir şekilde yaşamlarını kolaylaştırırken olumsuz çevre koşulları yaşlı bireylerin aktifliğini negatif yönde etkilemektedir.

Tüm yaş gruplarını kapsayıcı ve sürdürülebilir kentler insan onuruna yaraşır bir yaşam için temel unsurdur. Kentsel alanların tüm yaş grupları için daha yaşanabilir hale getirilmesi, aktif ve sağlıklı bir şekilde yaş almak için uygun fiziksel ve sosyal ortamların oluşturulması amacıyla Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) tarafından yaş dostu kent kavramı geliştirilmiştir. Bu çalışmada yaş dostu kent kavramı ele alınacak olup yaş dostu kent uygulamalarının aktif yaşlanmaya etkisi değerlendirilecektir.

### YAŞLANAN NÜFUS VE KENTLEŞME

Dünya genelinde yaşlı bireylerin sayısında bir artış mevcuttur. Hemen her ülkenin toplam nüfusu içerisinde yaşlı olarak tanımlanan 65 ve üzeri yaş grubundaki bireylerin oranı artmaktadır. Yaşlı nüfusta yaşanan bu artış ile kentte yaşayan yaşlı nüfusta da bir artış gözlemlenmektedir. Bu durumun doğal bir sonucu olarak nüfusun yaşlanması ve kentleşme yirmi birinci yüzyıla damgasını vuran iki önemli kavram olarak karışımıza çıkmaktadır.

Birleşmiş Milletler Ekonomik ve Sosyal İşler Bölümü, 2019 yılı itibariyle dünya üzerindeki nüfusun %9,1'ini 65 ve üzeri yaş grubundaki bireylerin oluşturduğunu belirtmekte ve nüfus projeksiyonlarına göre bu oranın 2030 yılında %11,7'ye tırmanacağını öngörmektedir. Bu durumun iki temel sebebi ortalama yaşam süresinin artması ve doğum oranlarında meydana gelen azalmadır. Bilim ve teknolojiye yaşanan gelişmeler, sağlık sistemlerindeki ilerlemeler ile yaşam kalitesindeki iyileşmeler doğuştan beklenen yaşam süresinde bir artışa neden olmuştur. Dünya genelinde doğuştan beklenen yaşam süresi 1990 yılından 2019 yılına kadar 8 yıl daha artarak 72,6'ya ulaşmıştır. Bu durumun tersi olarak doğurganlık oranları sürekli bir azalma eğilimi göstermektedir. Nitekim 1990 yılında 3.2 olan kadın başına ortalama doğum sayısı 2019 yılında 2.5'e düşmüştür (UNDESA, 2019b, s. 18-28).

Türkiye'de de tüm dünyada olduğu gibi doğurganlık hızı azalmakta, doğuştan beklenen yaşam süresi artmakta ve nüfusun yaşlanması deneyimlenmektedir. 2019 yılı itibariyle 7 milyon 550 bin 727 kişi ile toplam nüfusun %9,1'ini yaşlı bireyler oluşturmaktadır (TÜİK, 2020a).

Artan bu nüfusun büyük bir kısmı ise kentsel alanlarda yaşamaktadır. 1950 ve 2018 yılları arasında dünyanın kentsel nüfusu tahmin edilen rakamlara göre dört kattan daha fazla artmıştır. 1950 yılında dünya nüfusunun %29,6'sı kentsel alanlarda yaşamakta iken 2018 yılında bu oran %55,3 olmuştur (UNDESA, 2019a, s. 9). İlerleyen yıllarda da kentsel nüfusun artmaya devam edeceği ve 2050 yılına kadar kentsel nüfusun yaklaşık olarak iki katına çıkacağı öngörülmektedir (WHO, 2018, s. 1). Şehirler sürdürülebilir kentsel gelişimin önemli unsurları olup dünya üzerindeki yaşlı nüfusun %43,2'sine ev sahipliği yapmaktadır (OECD, 2015, s. 18).

Türkiye'de de kentleşme oranları sürekli olarak artış göstermiş olup 1950 yılında %24,8'den 2018 yılında %75,1'e yükselmiştir. Bu oranın artmaya devam edeceği ve 2050 yılında %86'ya ulaşacağı öngörülmektedir (UNDESA, 2018).

Kentsel nüfusta meydana gelen bu artış, yaşlanan toplumun sorunlarını daha da görünür hale getirmektedir (Brdulak, 2017, s. 66). Yaşam beklentisindeki artış ile yaşlılık dönemine eşlik eden kronik hastalıklarda da bir artış meydana gelmektedir (Arslantaş vd., 2005; Bilir, 2006). Bu hastalıklar bireylerin günlük yaşam aktivitelerini yerine getirirken zorlanmalarına sebep olmakta ve yaşam kalitelerinin düşmesine neden olmaktadır (Güler vd., 2009, s. 368). Bu durum yaşlı bireylerin günlük yaşam aktivitelerini yerine getirirken bir başkasının yardımına ihtiyaç duyar hale gelmelerine neden olmakta ve yaşlanan çevrenin değişen ihtiyaçlara göre dizayn edilmesini gerektirmektedir. Yaş dostu kent kavramı da bu ihtiyaçtan dolayı ortaya çıkmış bir kavramdır.

### YAŞ DOSTU KENT KAVRAMI

Nüfusun yaşlanması insanlığın bir başarısı ve gelişmişlik göstergesidir (UNDESA, 2019c; European Commission, 2014; WHO, 2002; Zhu vd., 2019). Ancak yaş alma ile; fiziksel kapasitede, eş ve yakın çevreden insanların kaybı ile psikolojik ve sosyal durumda, emeklilik sonrası gelir kaybı ile ekonomik durumda meydana gelen gerilemeler yaşlı bireylerin aktif ve bağımsız bir şekilde toplumsal hayata katılmalarını zorlaştırmaktadır. Bütün bunlar yaşlı bireylerin bağımlılıklarını arttırmakta, yaşam kalitelerini düşürmekte ve sürdürülebilir bir yaşlanma için elzem olan aktif yaşlanmanın geliştirilmesini engellemektedir.

Toplumsal değerlerimiz olan yaşlı bireylerin, bağımsız bir şekilde toplumsal hayatta var olmaya devam etmeleri ancak kapsayıcı ve sürdürülebilir yaşam alanları oluşturularak mümkün kılınabilir.

Yaş dostu kent kavramı da bu gerçekten hareketle üretilmiş bir kavram olup Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) tarafından, yaşlıların aktif katılımını destekleyen, yapı ve hizmetleri yaşlılar için erişilebilir kılan ve yaşlılar için güvenli ortamlar oluşturabilen kent olarak tanımlanmaktadır (WHO, 2007, s. 1). Farklı bir tanımda ise yaş dostu kent kavramı, aktif yaşlanma için olanak sunan, yaşanabilir, güvenli ve temiz bir çevre olarak ifade edilmiştir (Aslan, 2015, s. 26). Gorman ise yaş dostu kentleri; güvenli, düşük maliyetli ve uygun ulaşım imkanları sunan mekanlar olarak tanımlamıştır (Gorman vd., 2019, s. 2).

Genel bir ifade ile aktif yaşlanmayı sağlamak için bireylerin sağlıklı ve güvenle yaşamasına olanak sağlayan çevre olarak tanımlanabilecek olan yaş dostu kentin bileşenleri ise:

- Dış mekânlar ve binalar,
- Ulaşım,
- Konut,
- Sosyal katılım,
- Toplumsal yaşama dâhil olma ve toplumun yaşlıya saygısı,
- Vatandaşlık görevini yerine getirme ve işgücüne katılım,
- Bilgi edinme ve iletişim,
- Toplum desteği ve sağlık hizmetleri olmak üzere sekiz tanedir (WHO, 2007, s. 8).

Yaş dostu çevreler oluşturma fikri çeşitli politika çerçevelerinde ve programlarda kendine yer bulmuş olup birçok politika çerçevesine yaş dostu kentler oluşturmaya yönelik hedefler eklenmiştir. Bunlardan biri de Ocak 2016 tarihinde yürürlüğe giren ve on beş yıl boyunca Birleşmiş Milletler Kalkınma Programına rehberlik edecek olan yoksulluğu ortadan kaldırmayı, dünyamızı korumayı ve tüm insanların barış ve refah içerisinde yaşamasını sağlamayı amaçlayan 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri arasında yer alan “sürdürülebilir şehirler ve toplumlar” hedefidir. 11 numaralı “sürdürülebilir şehirler



ve toplumlar” kalkınma hedefinin 7 tane alt hedefi ise herkes için erişilebilir ve güvenli konut, herkes için erişilebilir ve sürdürülebilir toplu taşıma olanakları, sürdürülebilir ve kapsayıcı şehir planlaması, kültürel mirasın korunması, yoksul ve savunmasız durumdaki insanları afetlerden korumak, atık yönetimine özen göstererek olumsuz çevresel faktörleri azaltmak ve özellikle kadın, çocuk, engelli, yaşlı bireyler için güvenli kapsayıcı ve yeşil çevreler oluşturarak bu alanlara erişimi sağlamak olarak belirlenmiştir (UNDESA, 2020).

Yaşlı bireyler için erişilebilir çevrelerin önemine vurgu yapan uluslararası bir diğer belge de 2016 yılında düzenlenen Birleşmiş Milletler Konut ve Sürdürülebilir Kentsel Gelişim Konferansı’nda kabul edilen Yeni Kentsel Gündemdir. Bununla birlikte üye devletler nüfusun yaşlanmasının sosyal, ekonomik ve mekanla ilgili sonuçlarına göre önlemler alacaklarını, sürdürülebilir, insan merkezli, yaşa ve cinsiyete duyarlı konutlar, ulaşım imkanları ve yeşil alanlar oluşturacaklarını taahhüt etmişlerdir (UN, 2017, s. 5).

### AKTİF YAŞLANMANIN GELİŞTİRİLMESİNDE YAŞ DOSTU KENT UYGULAMALARI

Aktif ve sağlıklı bir yaşlılık döneminden bahsedebilmek için anahtar kavramlar bağımsızlık ve katılımdır. Nitekim bu iki kavram 16 Aralık 1991 tarihinde Birleşmiş Milletler Genel Kurulu’nda kabul edilen Birleşmiş Milletler Yaşlılık İlkeleri arasında da yer almaktadır (ASPB Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü, 2014).

Bağımsızlık ilkesi gereğince, yaşanan sosyal çevre yaşlı bireylere kapasitelerini geliştirebilecekleri fırsatlar sunmalı, mümkün olduğunca yaşlı bireylerin kendi evlerinde ve sosyal çevrelerinde yaşamaları sağlanmalı, yaşlı bireyler gelir getirici işlerde çalışabilmelidir.

Katılım ilkesi gereğince ise, yaşlı bireyler toplumsal alanda ilişkilerini sürdürebilmeli, bu alana dair politikaların geliştirilmesinde her aşamada aktif olmalı, tecrübelerini genç kuşaklar ile paylaşmalı ve ilgileri doğrultusunda topluma katkıda bulunmalıdır (Buz vd., s. 391). Bu ilkelere uygun bir yaşlanma sürecinin sağlanması için gerekli koşul ise uygun fiziksel ve sosyal ortamların, yani yaş dostu kentlerin oluşturulmasıdır.

Kentsel nüfusun yaşlanması, şehirlerin daha yaş dostu hale gelmesini gerektirmektedir (Hoof vd., 2018, s. 12). Bu gerçekten hareketle yaşlı bireylerin

toplumsal alanda var olmaya devam etmesini sağlamak ve yaş dostu kentleri yaygınlaştırmak için 2005 yılında Brezilya'da gerçekleştirilen 18. Dünya Gerontoloji ve Geriatri Kongresinde Yaş Dostu Kent (Age Friendly Cities) Projesi tasarlanmıştır (WHO, 2007, s. 1). 2007 yılında ise Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) tarafından yaş dostu bir kentin sahip olması gereken nitelikleri belirlemek için "Küresel Yaşlı Dostu Şehirler Rehberi" oluşturulmuştur. Bu rehber ile hem kavram daha somut bir hale getirilmiş hem de yaş dostu çevreler için evrensel standartlar geliştirilmiştir. 2010 yılında da bu uygulamanın daha görünür hale getirilmesi amacıyla "Yaş Dostu Şehirler Küresel Ağı" oluşturulmuştur (Canner vd., 2013, s. 10). Bu sayede yaş dostu kent olarak kabul edilmenin prestij ve gelişmişlik göstergesi olması nedeniyle ülkelerin bu konuya daha özverili yaklaşımları sağlanmıştır. Güncel rakamlara göre 2020 yılı itibariyle dünya genelinde 41 ülkeden 1000 şehir ve topluluk bu ağa dahildir (WHO, 2020a).

Kentsel mekanlarda yaşlı bireylerin erişilebilirliğini sağlamak üzere gerçekleştirilen uygulamaları temelde **barınma, ulaşım ve kamusal alanlar** olmak üzere üç kategoride incelemek mümkündür. Bu üç alanın hepsinde de erişilebilirliğin sağlanması yaşlı bireylerin bağımsız bir şekilde yaşamlarına devam etmeleri ve toplumsal alanda var olmaları için elzemdir.

**Barınma:** Yaşlı bireylerin yaşadıkları evin koşulları bireyin hayat kalitesinde belirleyici olmaktadır. Olumlu erişilebilir ve güvenli bir ev yaşlı bireyler için daha sağlıklı bir hayat anlamına gelirken olumsuz koşullara sahip bir evde yaşamak yaşam kalitesini düşürmektedir. Nitekim Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) de güvenlik ve iyilik hali için barınmanın gerekliliğine vurgu yapmakta uygun bir evde yaşamak ile topluma katılım ve sağlık hizmetlerine erişim arasında bir ilişki olduğunu belirtmektedir (WHO, 2007, s. 30).

### *Donostia'da Akıllı Evler, San Sebastián, İspanya:*

İspanya'da San Sebastián Şehri'nde çok stratejik bir konumda bulunan Lugaritz, yeni bir konut kompleksidir. Bu kompleks daha yaş dostu bir çevre için mahalle bağlantısını iyileştirmeyi ve yeni sosyal uyum yöntemleri yaratmayı amaçlamaktadır. Projenin temelde hedef kitlesi yerinde yaşlanan çiftlerdir. Bu evlerde hizmetler bireysel ihtiyaçlara göre sunulmakta olup bireyler ihtiyaçlarını ve taleplerini akıllı cihazlar ve sensörler aracılığıyla iletmektedir (WHO, 2020b).

**Ulaşım:** Aktif yaşlanmanın temel ögesi aktif seyahattir. Yaşlı bireylerin bir başkasının desteğine ihtiyaç duymadan dışarı çıkabilmesi için ulaşım olanaklarının uygun maliyetli olması, erişilebilir olması, emniyetli ve yaş dostu olması çok önemlidir.

### *Malta'da Silver T ve Scooter Hizmeti:*

Uzun mesafelerde yürümekte güçlük çeken kişiler, ailelerine veya arkadaşlarına bağımlı olmaksızın günlük yaşama dahil olmak, temel yaşam aktivitelerini yerine getirebilmek için kişiselleştirilmiş bir ulaşım ihtiyacı duymaktadırlar. Malta'da uygulamaya konulan Silver T ve Scooter hizmetinin de çıkış nedeni daha kişiselleştirilmiş bir ulaşım hizmeti sunmaktır. Pazartesi'den Cuma'ya 07.00 ile 14.00 saatleri arasında çalışan Silver T servisi; banka, market, klinik, yerel meclis ve ibadethanelere gitmek isteyenlere ulaşım olanakları sağlamaktadır. Ancak bu hizmete erişmek için kişinin en az 2 gün, en fazla 1 hafta öncesinden rezervasyon yaptırması gerekmekte olup hizmet ücretsiz olarak sunulmaktadır. Başkent Valletta'daki elektrikli scooter hizmeti ise, hareket güçlüğü çeken yaşlıların ücretsiz olarak bir scooter kiralamasına olanak sağlamaktadır. Bu hizmet kapsamında en fazla 3 saatliğine ve Valletta semtinde olmak koşuluyla scooter kiralanabilmektedir. Bu hizmet de Pazartesi'den Cuma'ya 07.00 ile 14.00 saatleri arasında çalışmaktadır. Scooter, otobüs terminali ya da Aile, Çocuk Hakları ve Sosyal Dayanışma Bakanlığı'ndan temin edilebilmektedir (UN, 2020, s. 15).

**Kamusal alanlar:** Kamusal alanların erişilebilir olması kaliteli bir hizmet sunumu için elzemdir. Ayrıca yaşlı bireyler için keyifli ve temiz bir çevrede yaşamak önemlidir. Temiz, güvenli kaldırımları ve sokakları olan şehirler insanların yaşam doyumlarını yükseltmekte ve hizmetlere daha kolay erişimi sağlamaktadır. Bu sayede sosyal yaşamı geliştirmekte ve kimlik duygusunu pekiştirmektedir.

### *Erişilebilirlik Fonu Etkinleştirme, Kanada:*

Erişilebilirlik Fonu, yapı maliyetlerini ve yenileme projelerini destekleyen, Kanada toplumunda ve işyerlerinde engelli bireyler için fiziksel erişilebilirlik ve güvenliği geliştiren federal bir hibe ve katkı programıdır. Engelli bireyler, sıklıkla günlük yaşam aktivitelerine tam katılım ve içerme konusunda engellemeler ile karşılaşmaktadırlar. Fon, engelli kişilerin Kanada genelindeki

topluluk alanlarına ve işyerlerine erişimini artıran uygun sermaye projelerine finansman sağlamakta ve bu da topluluk etkinliklerine, hizmetlerine ve programlarına katılma veya istihdam fırsatlarına erişim fırsatları yaratmaktadır (Government of Canada, 2020).

Türkiye’de de son yıllarda ulaşım, binalar ve dış mekânlara dair düzenlemeler ile kentsel alanlarda yaşam kalitesini arttırmaya yönelik yasal düzenlemeler yapılmakta ve politikalar hayata geçirilmektedir. Erişilebilir çevreler için yasal dayanaklar 3194 sayılı İmar Kanunu, 5378 sayılı Engelliler Hakkında Kanun, Erişilebilirlik İzleme ve Denetleme Yönetmeliği ve **Ücretsiz veya İndirimli Seyahat Kartları Yönetmeliği**’dir. 3194 sayılı İmar Kanunu, yerleşme yerleri ile bu yerlerdeki yapılaşmaların; plan, fen, sağlık ve çevre şartlarına uygun teşekkülünü sağlamak amacıyla çıkarılmıştır. 7/7/2005 tarihinde yürürlüğe giren Engelliler Hakkında Kanun’un geçici 2 nci ve 3 üncü maddeleri ile tüm kamu kurum ve kuruluşlarından, kamu kullanımına açık binalar ve açık alanlar ile toplu taşıma araçlarını, Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren sekiz yıl içinde engelliler için erişilebilir duruma getirmeleri istenmiştir. Erişilebilir çevreler için bir diğer önemli yasal düzenleme ise 20/07/2013 tarihli ve 28713 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Erişilebilirlik İzleme ve Denetleme Yönetmeliği’dir. Bu yönetmelikte, kentlerde erişilebilir olması gereken yerler binalar, açık alanlar ve toplu taşıma araçları olmak üzere üç gruba ayrılmıştır. Ayrıca yönetmelik kapsamında ulusal erişilebilirlik izleme sistemi kurulmuştur. Bu sayede 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 yapılarda ve toplu taşıma araçlarında erişilebilirlik standartlarının uygulanmasının takip edilmesi sağlanmıştır.

Türkiye’de 65 yaş ve üstü bireyler, engelliler ve refakatçileri için şehir içi ve şehirlerarası otobüs, vapur, tren ve uçak gibi tüm toplu taşıma araçları indirimli veya ücretsizdir (UN, 2020, s. 15). Bu uygulamanın dayanağı 04/03/2014 tarihli ve 28931 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Ücretsiz veya İndirimli Seyahat Kartları Yönetmeliği’dir. Yönetmelik gereğince 65 ve daha üzeri yaş grubundaki bireyler ile engelli ve engelli refakatçileri için şehir

içi, şehirlerarası, otobüs, vapur, tren ve uçak gibi ulaşım araçları indirimli ya da ücretsizdir (Ücretsiz veya İndirimli Seyahat Kartları Yönetmeliği, 2014).

Türkiye’de kentsel mekanların yaş dostu hale getirilmesi önemle üzerinde durulan bir konu olup bu amaca yönelik projeler devlet tarafından da desteklenmektedir. Ülke çapında yaş dostu, aktif ve sağlıklı yaşlanmaya olanak tanıyacak alanların oluşturulması amacıyla Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı tarafından hayata geçirilen Yaşlı Destek Programı (YADES) hayata geçirilmiştir. Bu program kapsamında, kentlerde yalnız yaşayan ya da yakınları ile yaşayan fakat sosyal destek ihtiyacı içerisinde olan yaşlıların toplumsal hayata katılımını sağlamaya yönelik projeler desteklenmektedir. Destek sağlanan projeler kapsamında yaşlı bireylerin evlerinde yapılan tadilatlar neticesinde konutlar daha erişilebilir hale getirilmekte, oluşturulan gündüz hizmet merkezleri ile yaşlı bireylerin toplumsal hayata katılımı desteklenmekte, oluşturulan çağrı merkezleri sayesinde yaşlı bireyler ve ilgililerin 7/24 irtibatla kalması sağlanmaktadır. Bütün bu uygulamalar sayesinde yaşlı bireylerin sosyal içerilmesi sağlanarak insan onuruna yaraşır şekilde toplumsal hayata katılmaları desteklenmektedir.

## SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Yaşlı bireylerin, tam bir iyilik hali içerisinde olması için temel unsur erişilebilir, destekleyici ve sürdürülebilir bir çevredir. Nitekim “özellikle engelli yaşlıların ihtiyaçları doğrultusunda bağımsız yaşamı teşvik edecek konut ve çevre tasarımları yapılması ve yaşlı bireyler için erişilebilir ve ulaşılabilir uygun maliyetli ulaşım olanaklarının geliştirilmesi” Madrid Uluslararası Yaşlanma Eylem Planı’nın taahhütleri arasında da yer almaktadır. Bu nedenle şehirler dizayn edilirken, şehirde yaşayanların yaşam kalitesini arttıracak şekilde tüm yaş gruplarının ihtiyaçları ve beklentileri dikkate alınmalıdır. Ancak çoğu şehir fiziksel olarak işlevsel olan sağlıklı vücut fonksiyonlarına sahip insanlar düşünülerek tasarlanmış olup yaşlı bireyler özellikle işlevsel yeteneklerini kaybettiklerinde ekonomik ve sosyal hayattan dışlanmaktadır.

Uygun bir şehir planlaması, yürüme mesafelerinin eğitim, sağlık ile yeşil alanların hizmet etki alanındaki nüfusun erişme mesafesinin topoğrafya, yapılaşma, yoğunluk, mevcut doku, doğal ve yapay eşikler dikkate alınarak planlanması (Mekansal Yapılar Yapım Yönetmeliği, 2014), şehir içerisinde

serbestçe hareket edebilmek, bağımsız ve aktif olarak toplumsal hayata katılmaya devam edebilmek için anahtar rol oynamaktadır.

Giderek daha da yaygın bir hale gelen yaş dostu kentler bireylerin işlevselliğine katkıda bulunarak aktif yaşlanma için zemin hazırlamaktadır. Böylece fiziksel işlevselliğin azalması nedeniyle yaşanan sorunlarla bireyler daha kolay mücadele edebilmektedir. Yaş dostu kentler sadece fiziksel yapıda değil sosyal ve ekonomik açıdan da dönüşümü içermektedir. Yaş dostu bir kentte binalar kişilere göre dizayn edilmekte, toplu taşıma erişilebilir hale getirilmekte, park ve bahçeler tüm yaşları kapsayıcı bir hale gelmektedir. Bu sayede yaşlı bireylerin hayatın her alanına katılımları desteklenmekte ve bireyler başka bir kişinin desteğine ihtiyaç duymadan aktif ve sağlıklı yaşlanabilmektedir.

Daha aktif ve sağlıklı bir toplumdan bahsedebilmek için yaş dostu çevrelerin oluşturulması elzemdir. Bu kapsamda sürdürülebilir çevrelerin oluşturulması için yasal dayanakların oluşturulması ve sosyal politikalarla bunların uygulamaya yansıtılması önem taşımaktadır. Ancak bütün bunlar gerçekleştirilirken bütün disiplinlerin iş birliği halinde olması sunulacak hizmetlerden maksimum fayda sağlanması açısından önemlidir. Şehir mimarisi planlama ve tasarım sürecine mimar, mühendis, şehir plancısı, sosyolog, sosyal çalışmacı, fizyoterapist vb. meslek grupları ile bu hizmetlerden faydalanacak olan bireylerin de dahil edilmesi sağlanmalıdır. Bu sayede holistik bir bakış açısı ile şehirde yaşayan bütün bireylerin beklenti ve ihtiyaçlarını karşılayan, erişilebilir, yaş dostu kentler ve uygulamalar hayata geçirilebilecektir.

## KAYNAKÇA

- Arslantaş, D., Metintaş, S., Ünsal, A. ve Kalyoncu, C. (2005). Eskişehir’de Yaşlıların Sosyoekonomik Özellikleri ve Sağlık Durumları. *Sürekli Tıp Eğitimi Dergisi (STED)*, 14, 113-9.
- Aslan, D. (2015). Yaşlı Dostu Kentler. *Yaşlı Dostu Kentler Sempozyumu Bildiri Kitabı*. (ss. 25-28). <http://www.yasliliksurasi.gov.tr/assets/catalogs/yasli-dostu-kentler-sempozyumu-bildiri-kitab.pdf>
- ASPB Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü. (2014). Birleşmiş Milletler Yaşlı İlkelere. Erişim Tarihi: 8 Ekim 2020, <https://ailevecalisma.gov.tr/eyhgm/mevzuat/uluslararası-mevzuat/>
- Bilir, N. (2006). Değişen Sağlık Örüntülerinde Halk Sağlığı Çalışanlarının Rolü: Kronik Hastalıklar ve Yaşlılık Sorunları. *Toplum Hekimliği Bülteni*, 25(3), 1-6.
- Buz, S., Ertan Koçak, Y. ve Gözen, Ö. (2018). Türkiye’de Yaşlılara Sunulan Hizmetlerin Birleşmiş Milletler Yaşlılık İlkeleri Çerçevesinde Değerlendirilmesi: Ankara Örneği. *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 6(77), 388-410.
- Brdulak, A. (2017). The Concept of a Smart City in the Context of an Ageing Population. *Research Journal of the University of Gdansk*, 68, 65-75.
- European Commission. (2014). *Population ageing in Europe*. Erişim Tarihi: 20 Haziran 2020, [https://ec.europa.eu/research/social-sciences/pdf/policy\\_reviews/kina26426enc.pdf](https://ec.europa.eu/research/social-sciences/pdf/policy_reviews/kina26426enc.pdf)
- Ferreira, F. R., César, C. C., Camargos, V. P., Lima-Costa, M. F. ve Proietti, F. A. (2010). Aging and Urbanization: the Neighborhood Perception and Functional Performance of Elderly Persons in Belo Horizonte Metropolitan Area Brazil. *Journal of Urban Health*, 87(1), 54-66.
- Gorman, M., Jones, S. ve Turner, J. (2019). Older People, Mobility and Transport in Low- and Middle-Income Countries: A Review of the Research. *Sustainability*, 11(21), 6157.
- Government of Canada. (2020). Enabling Accessibility Fund, Erişim Tarihi: 19 Ekim 2020, <https://www.canada.ca/en/employment-social-development/programs/enabling-accessibility-fund.html>.
- Güler, G., Güler, N., Kocataş, S. ve Akgül, N. (2009). Yaşlıların Sağlık Bakım Gereksinimleri. *Cumhuriyet Medical Journal (CMJ)*, 31(4), 367-373.

- Karadağ, H. ve Akyıldız, N. A. (2019). Avrupa'nın Demografik Dönüşümünde Uzun Dönem Yaşlı Bakımın Sürdürülebilirliğinin Değerlendirilmesi. *Sosyal Politika Çalışmaları Dergisi*, 19(44), 571-596.
- Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği. (2014). *T. C. Resmi Gazete*, 29030, 14 Haziran 2014.
- OECD. (2016). *Society at a Glance 216: OECD Social Indicators*. Paris: OECD Publishing.
- OECD. (2015). *Ageing in Cities*. Paris: OECD Publishing. Erişim Tarihi: 10 Haziran 2020, [https://read.oecd-ilibrary.org/urban-rural-and-regional-development/ageing-in-cities\\_9789264231160-en#page3](https://read.oecd-ilibrary.org/urban-rural-and-regional-development/ageing-in-cities_9789264231160-en#page3)
- T.C. Avrupa Birliği Bakanlığı. (2011). 2012 Avrupa Aktif Yaşlanma ve Nesiller Arası Dayanışma Hakkında Bilgi Notu. Ankara. Erişim Tarihi: 6 Haziran 2020, [https://www.ab.gov.tr/files/SBYPB/Sosyal%20Politika%20ve%20C4%B0stihdam/aktif\\_yaslanma\\_bilgi\\_notu.pdf](https://www.ab.gov.tr/files/SBYPB/Sosyal%20Politika%20ve%20C4%B0stihdam/aktif_yaslanma_bilgi_notu.pdf)
- Total, O. ve Üstün, B. (2009). Yaşlılık ve Yaş Dostu Kentler: Eskişehir. *Yaşlı Sorunları Araştırma Dergisi*, 1, 1-23.
- TÜİK. (2020a). *Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi Sonuçları, 2019*. Türkiye İstatistik Kurumu Haber Bülteni, Erişim Tarihi: 20 Haziran 2020, <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=33705>
- TÜİK. (2020b). *Merkezi Dağıtım Sistemi*, Erişim Tarihi: 20 Ekim, 2020, <https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=95&locale=tr>.
- UN. (2017). *New Urban Agenda*, Erişim Tarihi: 20 Haziran 2020, <http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-English.pdf>
- UNDESA. (2018). *World Urbanization Prospects 2018: Country Profile*, Erişim Tarihi: 2 Eylül 2020, <https://population.un.org/wup/Country-Profiles/>
- UNDESA. (2019a). *World Urbanization Prospects The 2018 Revision*. Erişim Tarihi: 12 Haziran 2020, <https://population.un.org/wup/Publications/Files/WUP2018-Report.pdf>
- UNDESA. (2019b). *World Population Prospects 2019*. New York.
- UNDESA. (2019c). *World Population Prospects 2019 Highlighst*. Erişim Tarihi: 12 Haziran 2020, <https://www.un.org/en/development/desa/population/publications/pdf/ageing/WorldPopulationAgeing2019-Highlights.pdf>
- UNDESA. (2020). *Sustainable Development*, Erişim Tarihi: 21 Eylül 2020, <https://sdgs.un.org/goals/goal1>



- UNECE Working Group on Ageing. (2015, February). Policy Brief Innovate and Empowering Strategies for Care. *UNECE Policy Brief on Ageing (15)*, 1-20.
- UNECE Working Group on Ageing. (2012, February). Policy Brief Active Ageing. *UNECE Policy Brief on Ageing (13)*, 1-16.
- UNECE Working Group on Ageing. (2020, May). Policy Brief Ageing in Sustainable and Smart Cities. *UNECE Policy Brief on Ageing (24)*, 1-21.
- Ücretsiz veya İndirimli Seyahat Kartları Yönetmeliği. (2014). *T. C. Resmî Gazete*, 28931, 4 Mart 2014.
- Üçok, A. (2018). Yaşlılıkta Aktivite Kuramı ile Yaşamdan Kopma Kuramının Karşılaştırılması. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 11(56), 451-456.
- Van Hoof, J., Kazak, J. K., Perek-Białas, J. M. ve Peek, S. (2018). The Challenges of Urban Ageing: Making Cities Age-friendly in Europe. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 15(11), 2473.
- WHO. (1997). *The Magazine of the World Health Organization: Active Ageing*, Erişim Tarihi: Ekim 2020, [https://apps.who.int/iris/handle/10665/54909?search-result=true&query=the+magazine+of+the+world+health+active+ageing&scope=%2F&rp-p=10&sort\\_by=score&order=desc](https://apps.who.int/iris/handle/10665/54909?search-result=true&query=the+magazine+of+the+world+health+active+ageing&scope=%2F&rp-p=10&sort_by=score&order=desc)
- WHO. (2002), *Active Ageing Policy Frame Work*, Erişim Tarihi: 8 Mayıs 2020, [https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/67215/WHO\\_NMH\\_NPH\\_02.8.pdf?sequence=1](https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/67215/WHO_NMH_NPH_02.8.pdf?sequence=1)
- WHO. (2007). *Global Age-friendly Cities: A Guide*, Erişim Tarihi: 1 Haziran 2020, [http://www.who.int/ageing/publications/Global\\_age\\_friendly\\_cities\\_Guide\\_English.pdf](http://www.who.int/ageing/publications/Global_age_friendly_cities_Guide_English.pdf)
- WHO. (2015). *World Report On Ageing And Health*, Erişim Tarihi: 1 Haziran 2020, [http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/186463/1/9789240694811\\_eng.pdf?ua=1](http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/186463/1/9789240694811_eng.pdf?ua=1)
- WHO. (2018). *The Global Network for Age-Friendly Cities and Communities Looking Back Over the Last Decade, Looking Forward to the Next*, Erişim Tarihi: 1 Haziran 2020, <https://www.who.int/ageing/gnafcc-report-2018.pdf?ua=1>
- WHO. (2020a). *Age-friendly World*, Erişim Tarihi: 21 Eylül 2020, <https://extranet.who.int/agefriendlyworld/who-network/>
- WHO. (2020b). *Age-friendly World-Lugaritz Homes: Connecting A Neighbourhood*, Erişim Tarihi: 11 Eylül 2020, <https://extranet.who.int/agefriendlyworld/afp/lugaritz-homes-connecting-a-neighborhood/>



# FİZİKSEL ENGELLİ BİREYLER İÇİN TOPLU TAŞIMAYA YÖNELİK ERİŞİLEBİLİRLİK STRATEJİLERİ

Nergis ÖZİSPA <sup>1</sup>

Gamze ARABELEN <sup>2</sup>

## Öz

Avrupa'da 18. ve 19. yüzyıllarda başlayan 1. sanayi devrimi ile üretim artmış, köylerden kentlere göç başlamış ve şehirlerin büyümesi hızlanmıştır. 2011 yılında ilk olarak Almanya'da ortaya çıkan ve robot teknolojilerini hayatımıza entegre eden 4. sanayi devrimini yaşadığımız bu günlerde ise, şehirlerin büyümesi muazzam bir hıza ulaşmıştır. Şüphesiz ki, şehirlerin hızlı büyümesi kentsel planlama ve teknik altyapı oluşturma hizmetlerinin (planlı yapılaşma, eğitim, sağlık ve ulaşım hizmetleri, vb.) aynı hızda sağlanamaması, sağlanamadığında ise yetersiz kalması gibi sorunlara sebep olmuştur. Tüm bu hızlı şehirleşme sürecinde köylerden şehirlere göç faaliyetlerinin artması ile çalışan nüfus şehirlerde yoğunlaşmış ve şehir içi mobilite (hareketlilik) ihtiyacı sebebiyle ulaştırma altyapısına ek olarak toplu taşıma hizmetlerine duyulan talep de artmıştır. Günümüzde bu talep belediyeler tarafından sağlanan şehir içi toplu taşıma hizmetleri ile karşılanmaktadır. Dezavantajlı gruplardan engelli bireyler ise, bu toplu taşıma hizmetlerinden yararlanabilmek için engelleri doğrultusunda ek hizmet ya da ekipmana ihtiyaç duymaktadırlar. Amacı, engelli bireylerin toplu taşıma hizmetlerinden aldıkları verimi iyileştirecek stratejiler önermek olan bu çalışmada, dünyanın çeşitli ülkelerinde engelli bireylere yönelik olarak tasarlanmış ulaşım stratejileri ve devlet politikaları incelenmiştir. Çalışma sonucunda, dünya üzerinde uygulanan ulaşturmaya yönelik erişilebilirlik stratejilerinin, engelli bireylerin ihtiyaçlarını karşılama konusunda yetersiz kaldığı tespit edilmiştir. Engelli bireylerin ulaşım ihtiyaçlarının iyileştirilmesine yönelik başarılı projeleri olan Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin, gelişen teknolojiler sayesinde, söz konusu stratejilere yönelik hedefler oluşturmasının ülkeyi, engelli ulaşım hizmetleri konusunda örnek ülke haline getirebileceği düşünülmektedir. Çalışmada öncelikli olarak, taşıma süreci ile ilgili bilgi edinme ihtiyacına yönelik stratejilere ihtiyaç duyulması öne çıkan sonuçlardandır. Çalışma gelecek araştırmalar için öneriler bölümüyle sona ermektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Ulaştırma, Engelli Ulaştırma Hizmetleri, Fiziksel Erişilebilirlik, Toplu Taşıma

<sup>1</sup> Arş. Gör., Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümü, E-Posta: nergis.ozispa@deu.edu.tr ORCID: 0000-0002-2467-5286

<sup>2</sup> Dr. Öğr. Üyesi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümü, E-Posta: gamze.arabelen@deu.edu.tr ORCID: 0000-0001-5280-7875

ÖZİSPA, N., ARABELEN, G. (2020). Fiziksel Engelli Bireyler İçin Toplu Taşımaya Yönelik Erişilebilirlik Stratejileri. Sosyal Politika Çalışmaları Dergisi, "Erişilebilirlik" Özel Sayısı Cilt 2, 227-248. DOI: 10.21560/spcd.vi.818389

# ACCESSIBILITY STRATEGIES OF PEOPLE WITH PHYSICAL DISABILITY FOR PUBLIC TRANSPORTATION

## *Abstract*

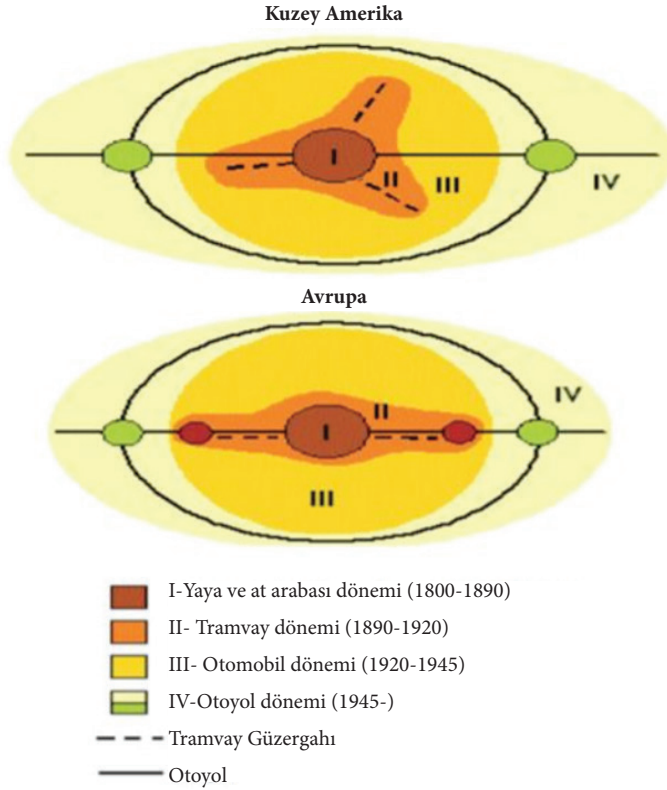
With the first industrial revolution that started in the 18th and 19th centuries in Europe, production increased, migration from villages to cities started and the growth of cities accelerated. In these days when we are experiencing the 4th industrial revolution that first emerged in Germany in 2011, which has been integrated robot technologies into our lives, the growth of cities has reached an enormous speed. Undoubtedly, the rapid growth of cities has caused problems such as not being able to provide urban planning and technical infrastructure building services (planned construction, education, health and transportation services, etc.) at the same pace, or being inadequate even if they are provided. With the increase in migration from villages to cities during this rapid urbanization process, the working population has concentrated in cities and the demand for transportation infrastructure has increased due to the need for urban mobility. Today, municipalities meet this urban public transport services demand in cities. People with disabilities from disadvantaged groups, on the other hand, need additional services or equipment in order to benefit from these public transportation services. In this study, the purpose of which is to suggest strategies to improve the efficiency of public transportation services for individuals with physical disabilities, transportation designs and government policies designed for people with disabilities in various countries of the world has been examined. As a result of the study, it was determined that the accessibility strategies for transportation applied around the world are insufficient to meet the needs of people with disabilities. When it comes to improve the improvement of transportation needs of people with disabilities, it is known that Turkey Republic has a lot of successful projects, and it is also thought that setting targets for these strategies that developed in line with new technologies, can make the country a model country for disabled transportation services. One of the prominent results of the study is the urgent need for strategies to obtain information about the transportation process. The study completed with conclusions in regard with the strategies and recommendations for future researchers.

**Keywords:** *Transportation, Disabled Transportation Services, Physical Accessibility, Public Transportation*

## GİRİŞ

18. yüzyılda buharlı makinelerin icadı ile başlayan sanayi devriminin neden olduğu kırsaldan kente göç hareketi günümüzde de etkisini azaltarak devam etmekte ve nüfusun şehirlerde yığılmasına sebep olmaktadır. TÜİK tarafından yayınlanan verilere göre 2019 yılında toplam nüfusun %92,8'i il ve ilçe merkezlerinde yaşamaktadır. 2019 yılı adrese dayalı nüfus kayıt sistemi verilerine göre 77.151.280 kişi il ve ilçe merkezlerinde yaşarken, 6.003.717 kişi belde ve köylerde yaşamaktadır (TÜİK, 2019). Ülkemizde 1980'li yıllarda başlayan kırsaldan şehirlere göç hareketi ile birlikte tarımsal üretimdeki artış, küresel ticaretin gelişmesi ve sağlık hizmetlerinin iyileştirilmesi gibi nedenlerle hız kazanan nüfus artışının (Demir, 2020, s.6) sebep olduğu kentsel büyüme, kendisine bağlı çevresel, ekonomik, sosyal ve ulaşım alanlarında bir takım değişimler meydana getirmiştir (Polat, vd., 2016, s. 443). Kentlerdeki nüfus artışı ise barınma ve ulaşım talebi arttırırken, kentsel bölgelerdeki ulaşım talebi kentsel büyümenin hızını etkileyen en önemli etken olarak sınıflandırılmaktadır (Polat, vd., 2016, s. 443-444).

Ulaşım ile kentsel büyüme kontrol mekanizmaları olarak birbirinden bağımsız olmasına karşın, birbirleri ile etkileşim içinde olan ve birbirlerini izleyen iki olgu olarak tanımlanmakta ve ulaşım faaliyetlerinde meydana gelen olumsuz değişimler bireyleri ekonomik, psikolojik, sağlık ve zaman açısından etkilemektedir (Polat, vd., 2016, s. 443). Kentsel büyüme aynı zamanda, yürüyerek ulaşım olanaklarının azalmasına, dolayısıyla motorlu araç kullanımının artmasına, çevresel ve gürültü kirliliğinin oluşmasına dolayısıyla yaşam kalitesinde düşüşe ve sosyal ayrışma gibi olumsuz sonuçlara sebep olmaktadır (Tosun, 2013, s. 34). Ulaşım altyapısı ile kentsel büyüme arasındaki ilişki Şekil 1'de gösterilmektedir.



**Şekil 1:** Ulaşım biçiminin kent makroformuna etkisi

**Kaynak:** Arbury, 2009, s. 22; Polat, vd., 2016, s. 444.

Hızlı kentleşme ve nüfus artışı ile birlikte şehirlerdeki hareketlilik ihtiyacı da artmaktadır (Akman ve Alkan, 2015, s. 55). Toplumun ulaşım, yer değiştirme ve hareketlilik ihtiyaçlarının, çok sayıda insan taşıyabilen büyük taşıma araçları ile karşılanması olarak tanımlanan toplu taşıma (Abbasgil, 1991) hızlı kentleşmenin etkisiyle ortaya çıkan ulaşım sorununa, artan yolcu taleplerini karşılayan çevre dostu bir çözüm olarak görülmektedir (Hamurcu ve Eren, 2017, s. 1). Hareketlilik ihtiyacına çözüm olarak görülen toplu taşıma hizmeti belediyeler tarafından sağlanan ve tüm vatandaşların eşit kullanım hakkına sahip olduğu bir hizmettir. Ancak dezavantajlı gruplar, özellikle fiziksel engelli bireyler için bu hizmetin kullanılabilmesi, ihtiyaçlarına yönelik olarak sağlanacak ön ek hizmetlere tabiidir.

Literatürde engelli bireylere sağlanan hizmetler tarihsel olarak üç dönemde incelenmektedir; 1940'lara kadar devam eden "Sosyal Ayırıştırma" dönemi, 1950'lerde başlayıp 1980'lere kadar devam eden "Sosyal Kaynaştırma ve İyileştirme/Rehabilitasyon Etme" ve 1990'larda başlayıp 2000'lerin başlarına kadar devam eden "Sosyal Kaynaştırma" dönemi (Boareto, 2007, s. 1-2). Sosyal ayırıştırma döneminde engelli bireyler toplumdan izole edilerek hayır kurumları tarafından organize ve finanse edilen şehir yerleşim alanlarının uzağına kurulmuş bakım evlerinde barınma ve tıbbi ihtiyaçlarını karşılamaktaydılar. 1950'li yıllarda başlayan sosyal kaynaştırma ve rehabilitasyon döneminde ise toplumsal bütünleşme kavramları öne çıkmış, toplumsal farkındalığın teşvik edilmesi, engelli hakları, sorunları, ihtiyaçları hakkında bilgilendirme çalışmaları ve bazı ülkelerin anayasalarına engelli bireyler ile ilgili hükümlerin eklenmesi hız kazanmıştır. Sosyal kaynaştırma dönemi ise, engelli bireylere bireysellik, seçme, karar verme ve bağımsız olma bilincini kazandırma dönemidir. Dönemin varsayımı toplumun engelli ve engelsiz tüm bireylerinin katılımı ile sürekli olarak inşa edilmesi ve şekillendirilmesidir, bu sayede engelli bireylerin toplum yaşamının her alanına tam katılımını ve fırsat eşitlemesini sağlayacak planlama ve projeler geliştirmeye başlanmıştır (Boareto, 2007, s. 1-2).

Engelli bireylerin toplu taşıma hizmetlerinden aldıkları verimi iyileştirecek stratejiler önermeyi amaçlayan bu çalışmada, öncelikle engelli bireylerin toplu taşıma kullanımları sırasında tecrübe etmiş oldukları sorun ve sıkıntılarının tespiti hedeflenmiş, bu doğrultuda mevcut literatür analiz edilerek söz konusu sorunlar tespit edilmiştir. Sorunlara çözüm önerisi geliştirilebilmesini kolaylaştırmak adına, tespit edilen bu sorunlar Ercoli, vd. (2015) tarafından geliştirilmiş olan seyahat aşamaları modeline göre sınıflandırılmıştır. Çalışmanın ikinci aşamasında ise, Türkiye'de ve dünyanın çeşitli bölgelerinde engelli bireylerin toplu taşıma kullanımından aldıkları verimi iyileştirmeye yönelik olarak tasarlanmış, politika, strateji ve taşıma sistemleri incelenerek ihtiyaç duyulan iyileştirilmelere yönelik ulaştırma stratejileri önerilmiştir.

## FİZİKSEL ENGELLİ BİREYLER İÇİN ULAŞTIRMA

Erişilebilirlik kavramı, son dönemlerde gündeme gelen, uluslararası örgütlerin çalışmalarında ve insan hakları ile ilgili literatürde yer edinmiş,

ayrımcılığa karşı direnen bir insan hakları olarak tanımlanmaktadır (Çağlar, 2012, s.542). Toplumun çoğunluğuna göre tasarlanan kamusal, toplumsal ve bireysel yaşam alanları, ulaşım ve mekânsal altyapı ve üstyapılar engelli bireylerin erişilebilirlik hakkını kullanmalarını engelleyen bariyerler olarak göze çarpmaktadır. Dünya ülkelerin çoğunda binaların ve ulaşım sistemlerinin engelli bireylerin kullanımına uygun olmaması, iletişime yönelik ihtiyaçlarının karşılanamaması (belirli engel grubundaki bireylerin telefon, televizyon, internet gibi iletişim kaynaklarını kullanabilmelerine yönelik sistemlerin olmayışı), engelli bireyleri iş arama, çalışma ve hatta sağlık sorunları durumunda hastanelere ulaşabilme hakkından mahrum etmektedir. (Çağlar, 2012, s.543). Söz konusu mahrumiyetlerin giderilmesi için geliştirilen erişilebilirlik/ulaşabilirlik kavramı özellikle engelli bireylerde dahil olmak üzere toplumun her kesiminin yaşamın tüm alanlarındaki hak ve hizmetlere ulaşabilmesi ve bunlardan optimum fayda sağlayacak ölçüde yararlanabilmesi anlamına gelmektedir (Tiyek, vd, 2016, s. 228). Engelli bireylerin temel haklarından sayılan toplu taşıma kullanımı ile hareketliliği, ulusal ve uluslararası yazında yoğun olarak çalışılmış, toplumların refah seviyesi, bilinçliliği ve teknolojik gücü arttıkça geliştirilen ve iyileştirilen ya da iyileştirilmesi beklenen konulardan biri haline gelmiştir.

2016 yılında Tiyek, vd., tarafından yapılan çalışma Türk Standartları Enstitüsü (TSE) standartları çerçevesinde engellilerin erişilebilirlik sorunlarını İstanbul Zeytinburnu İlçesinde yer alan istasyon, durak, peron ve çevreleri ile ulaşım araçları kapsamında incelemiştir. Çalışmada ayrıca alanda görevli personel ve engelli bireyler ile iki ayrı anket çalışması yapılmıştır. Personel ile yapılan anketlerden, engelli bireylerin engel tipleri, demografik özellikleri ve toplu taşıma araçlarını yoğun olarak kullandıkları zaman dilimleri gibi veriler elde edilmiş, engelli bireyler ile yapılan anket sonuçlarında ise engelli bireylerin, ulaşım sistemlerini hayatlarının önemli bir parçası olarak tanımladıkları ve karşılaştıkları sorunlar için hızlı çözüm beklentisinde oldukları tespit edilmiştir.

Ercoli, vd. tarafından 2015 yılında gerçekleştirilen, İzmir ilinde deniz yolu ile toplu taşıma hizmeti veren İzdeniz firmasının seferleri sırasında zorluk yaşayan kullanıcıların saptanması ve bu kullanıcıların yaşadıkları problemleri çözmek için uygulanabilecek sistemlerin tanımlanmasının



amaçlandığı çalışmada, sefer sürecini; bilgilendirme, vapura doğru hareket, seferi bekleme, vapura biniş, sefer süreci, vapurdan iniş ve ulaşılacak bölgeye doğru kara hareketi olarak yedi aşamada incelemiştir. Öncelikli olarak engelli yolcuların sorunları üzerinde durulması hedeflenen çalışmada örneklem sağlıklı yolcuları da kapsayacak şekilde planlanmış ve iki yolcu tipi arasında beklenti farklılıkları olup olmadığı da gözlemlenmek istenmiştir. Çalışmada açık ve kapalı uçlu sorulardan oluşan veri toplama formu toplamda 233 yolcu tarafından cevaplanmış ve çalışma sonucunda yolcuların İzdeniz seferleri sırasında yaşadıkları başlıca sıkıntılar ve yolcu beklentileri elde edilmiştir. İzdeniz seferleri sırasında hareket engelli yolcuların yaşadığı başlıca sıkıntılar ise, vapurlara biniş-iniş sırasında görevli personel desteğine ihtiyaç duyulması (personel tarafından çalıştırılabilen özel elektrikli platformlar ile), arabalı vapurların içlerinde düzenek olmadığından yolcuların üst güvertede bulunan yolcu alanlarına ulaşamaması, vapur içlerinde engelli tuvaletlerinin bulunmaması olarak belirlenmiştir. Görme ve işitme engelli yolcular ise, hem terminal alanlarında hem de feribotların içinde tabela ve sesli bilgilendirme hizmetlerinin yetersiz olduğunu belirtmişlerdir.

### 1. Dünya’da Engelli Bireyler için Ulaştırma Stratejileri

Dünya genelinde engelli bireyler için oluşturulan erişilebilirlik ve ulaştırma politikaları, bazı ülkelerde engelli bireyler özelinde politikalar (İngiltere, Hindistan), bazı ülkelerde ise bireyler arasında ayrımcılığı önleme başlıkları altında (Güney Afrika) bulunmaktadır. Kosta Rika ve Arjantin gibi Latin Amerika ülkeleri, daha ayrıntılı düzenleyici çerçevelerle yasaları takip ederek, belirli paydaşlara yasanın gerektirdiği iyileştirmelerin nasıl uygulanacağı (ve finanse edileceği) konusunda talimatlar vererek rehberlik ederken, Güney Afrika gibi ülkeler uygulamada izlenecek yollara ilişkin ayrıntılar belirlememiştir. Ancak her iki konseptte de oluşturulan politikalar ya da stratejilerin uygulanmasında sorunlar olduğu literatürde vurgulanmaktadır (Venter, vd, 2002, s. 15-16). Bu başlıkta dünya üzerinde belirli ülkelerde engelli bireylerin erişebilirliğine ilişkin oluşturulan stratejiler incelenecektir.

Avrupa Komisyonu tarafından 2010 yılında yayınlanan rapor, engellileri; “çeşitli bariyerlerle birleştiginde diğer insanlarla eşit şartlarda topluma yeterince ve etkin şekilde katılmalarına engel teşkil eden uzun vadeli fiziksel, ruhsal, zihinsel veya duyuşsal engeli bulunan kimseler” olarak tanımlamış ve

AB (Avrupa Birliği) nüfusunun %17'sinin (yaklaşık 80 milyon kişi) engelli bireylerden oluştuğunu vurgulamıştır (Avrupa Komisyonu, 2010: 3). Avrupa komisyonu engelli bireylerin haklarını tam anlamıyla kullanabilmeleri amacıyla engellerin ortadan kaldırılması üzerine yoğunlaşan Avrupa Engellilik stratejisini geliştirmiş ve faaliyete geçilmesi gereken sekiz alan tanımlamıştır; **Erişilebilirlik, Katılım, Eşitlik, İstihdam, Eğitim ve öğretim, Sosyal koruma, Sağlık ve Dış Eylem** (Avrupa Komisyonu, 2010: 4). Söz konusu raporda erişilebilirlik kavramı “engelli kimselerin fiziki çevreye, ulaşım, bilgi ve iletişim teknolojileri ve sistemlerine (ICT), ve diğer imkân ve hizmetlere başkalarıyla aynı şartlarda erişebilmesi” olarak tanımlanmış ve Avrupa Birliği üye ülkelerinde erişilebilirlik alanında hala önemli engeller bulunduğu vurgulanmıştır (Avrupa Komisyonu, 2010: 5). Bu engellerin ortadan kaldırılması için ise dijital gündem ve inovasyon teknolojileri aracılığıyla uygun ortamların yaratılması, ulaşım ve BİT (Bilgi ve İletişim Teknolojileri)’ni optimize etmek amacıyla mevzuat ve standartlaştırma çalışmalarının gerekliliğini vurgulamaktadır (Avrupa Komisyonu, 2010: 5). Söz konusu raporda engelli bireylerin erişilebilirliğini artırmak için önerilen stratejiler;

- Hem engelli bireyleri hem de kamuoyunu engelli bireylerin sahip olduğu haklar ve bu hakları ne şekilde kullanacakları hakkında bilinçlendirmek ve farkındalık düzeyini arttırmak,
- Erişilebilirlik ve ayrımcılığın önlenmesi amacıyla ayrılan AB fonlarının bilinçli kullanılması ve çeşitli AB projeleri kapsamında sunulan fon imkanlarının bilinirliğinin ve görünürlüğünün artırılması,
- Engelli bireylerin mevcut sorunlarının kapsamlı tespiti amacıyla engelli bireylere ilişkin istatistik toplanmasının teşvik edilmesi ve destek olunması olarak belirlenmiştir (Avrupa Komisyonu, 2010: 9-10).

İyi yapılandırılmış bir seyahat bilgilendirme sisteminin, toplu taşıma hizmetinin önemli parçalarından biri olduğunu savunan Waara (2009: 1), bu sistemin özellikle yaşlı ve engelli bireyler için seyahatin en öncelikli değişkeni olmasına karşın yaşlı ve engelli bireyler için tasarlanmış seyahat bilgilendirme sistemlerinin ya yetersiz ya da güncellikten uzak olduğunu vurgulamıştır. Bu sebeple, özellikle yaşlı ve engelli bireylerin toplu taşıma aktivitesi sırasında ihtiyaç duydukları verileri belirlemeyi amaçladığı çalışmada 5 farklı odak

grup çalışması ile toplamda 57 yaşlı ve engelli bireyden topladığı verileri gömülü teori (grounded theory) yaklaşımı ile analiz etmiş ve 81 maddeden oluşan bir ihtiyaç listesi elde etmiştir. Elde edilen maddelerden oluşturulan veri toplama formu İsveç'in farklı taşımacılık altyapılarına sahip 4 farklı şehirde (Stockholm, Kronoberg, Halland, Skåne, Örebro ve Västerbotten) toplamda 1890 kişiden alınan cevaplara göre analiz edilmiştir. Çalışma sonucunda, özellikle engelli bireylerin, engel oranları paralelinde seyahat bilgilendirme sistemine duydukları ihtiyacın arttığı tespit edilmiştir. Bunun sebebinin farklı engel türlerinin farklı taşımacılık çevrelerine ihtiyaç duyması olarak tanımlanmış ve toplu taşıma bilgilendirme sistemleri oluşturulurken bölgesel olarak çalışma yapılmasının ve o bölgedeki taşımacılık çevresine en uygun olan bilgilendirme sisteminin oluşturulmasının önemini vurgulamıştır.

Waara (2013) tarafından İsveç'te gerçekleştirilen çalışmada özellikle engelli ve yaşlı bireylerin toplu taşıma kullanımlarında çevrimiçi bilgilendirme hizmeti kullanma arzuları ve bu hizmetten beklentileri hem yolcular hem de hizmet sağlayıcılar açısından incelenmiştir. İsveç'te gerçekleştirilen çalışmada; mülakat, odak grup görüşmeleri, grup münazaraları ve anket formları aracılığıyla veri toplanmış ve çalışma sonucunda engelli ve yaşlı bireylerin toplu taşıma sürecinde ihtiyaç duydukları veriler her taşıma modu için ayrı ayrı belirlenmiştir. Söz konusu çalışmanın öne çıkan bulgularından biri, engelli bireylerin hareketlilikleri sırasında karşılaştıkları engellere ek olarak, yolculuğu planlama aşamasında da bilgilendirme eksikliğinden kaynaklı yaşadıkları stresin kendileri için önemli sorunlardan biri olduğunu belirtmiş olmalarıdır. Çalışma, direkt olarak engelli bireylerden çeşitli bilimsel yöntemler aracılığı ile elde ettiği bulgular ile ülkedeki politika belirleyicileri bilgilendirmiş ve toplu taşıma süreci içinde kullanılacak çevrimiçi bilgilendirme hizmetlerinin geliştirilmesinin engelli bireylere ek olarak tüm ülke vatandaşları için taşıma kalitesini iyileştirecek bir etken olduğunu ispatlamıştır. Waara tarafından 2009 yılında hazırlanan ve yine İsveç'te aynı konuyu inceleyen bir başka çalışma, engelli bireylerin toplu taşıma kullanım sürecinde zorluk yaşadıkları değişkenleri belirlemiştir. 1890 engelli bireyden elde edilen veriler ile gerçekleştirilen çalışmada, seyahat ücretlerinin yüksek olması, terminal ve istasyonlardaki araçlara ulaşımı sağlayacak ekipmanların olmaması, önceki deneyimlere dayalı olarak oluşan yalnız seyahat etme

korkusu, seyahat bilgilendirme sistemlerinin eksikliği ya da engelli bireyler için tasarlanmamış olması, istasyon ve terminallere ulaşım zorluğu, seyahat sırasında yabancılardan yardım isteme/alma ihtiyacı olması çalışmada engelli bireylerin toplu taşıma ile seyahatleri sırasında karşılaştıkları temel engeller olarak belirlenmiştir (Waara, 2009, s. 4-6).

Brezilya'da 2003 yılında Kentler Bakanlığı (Ministry of Cities), Ulusal Ulaştırma ve Kentsel Hareketlilik Sekreterliği (SeMob) aracılığıyla şehir içi hareketliliği ve toplu taşıma aktiviteleri için ulusal politikalar belirlemek amacıyla göreve başlamıştır. SeMob kurulma amacına uygun olarak, Brezilya şehir ve eyalet hükümetlerinin engelli bireylerin erişilebilirliğini sağlayacak ve ulaşım sistemlerine erişimlerini kısıtlayan engelleri ortadan kaldırmaya yarayacak sistemleri geliştirmeye teşvik etmek amacıyla "Brezilya Kentsel Erişilebilirlik Programı – Erişilebilir Brezilya" yı geliştirmiş ve uygulamaya koymuştur. Programın uygulamaya konulduğu tarihten sonraki on yıl içinde Brezilya'da engelli bireylerin haklarını tanımlayan politikalarda, engelli bireylerin sosyal organizasyonlara katılımında ve engelli bireylerin temel özgürlük ve haklarına ilişkin toplum farkındalığında köklü değişiklikler ve ilerlemeler olduğu gözlemlenmiştir (Boareto, 2007, s. 1).

Engelli İnsanların Tam Katılımı ve Eşitliği Bildirisi'ni 1993 yılında imzalayan Hindistan, ülkede faaliyet gösteren kar amacı gütmeyen organizasyonların farkındalık kampanyalarına ek olarak 1995 yılında Engelli Kişiler (Fırsat Eşitliği, Hakların Korunması ve Tam Katılım) Yasasını yürürlüğe koymuştur. Söz konusu yasa Hindistan'da engelli bireylerin haklarını koruyan temel yasa olarak kabul edilmektedir. Erişilebilirlikte ayrımcılık yapmamaya ek olarak, eğitim, toplum temelli rehabilitasyon, emek ve istihdam konularını kapsayan yasa, erişilebilirlik ve ulaşım ile ilgili olarak aşağıdaki talimatları içermektedir;

- Engelli bireylerin erişimini kolaylaştırmak için tren kompartmanları ve otobüslerin engellilere uygun olarak yeniden dizayn edilmesi ya da uyarlanması
- Halka açık yollara işitsel işaretler/sinyaller yerleştirilmesi
- Yürüme engelli bireyler için kamu binaları, kaldırım kenarları ve toplu taşıma araçlarına ait istasyonlara rampa ve eğimlerin yerleştirilmesi

- Görme engelli bireyler için toplu taşıma araçlarının istasyonlarına kabartmalı bantlar/gravürler yerleştirilmesi (Venter, vd, 2002, s. 16-17).

Amerika'da yeterli ulaşım hizmetini almakta zorluk çeken kişi sayısının yaklaşık 15 milyon kişi ( nüfusun %40'ı) olduğu ve bu bireylerin toplu taşıma hizmetine sağlıklı bireylere göre daha az güvendiği ve daha nadir kullanmayı tercih ettikleri belirtilmektedir (Bezyak, vd., 2017, s. 52). 1990 yılında uygulamaya konan ADA (Americans with Disabilities Act/ Engelli Amerikalılar Yasası) ile düzenli hatlarda tespit edilen çok sayıda fiziksel engel ortadan kaldırılmış ve toplu taşıma sistemlerinin fiziksel erişilebilirliği önemli ülke çapında iyileştirilmiş olsa da, toplu taşıma sistemlerinin erişilebilirliğine ilişkin önemli engeller halen rapor edilmektedir (Bezyak, vd., 2017, s. 52-53). Söz konusu engelleri tanımlamak için Bezyak vd., tarafından (2017, s. 55) tarafından yapılan çalışmada engel tiplerine göre toplu taşıma kullanımı sırasında karşılaşılan engeller incelemiştir ve çalışmanın dikkat çekici bazı sonuçları Tablo 1'de belirtilmiştir.

**Tablo 1.** Engel Tiplerine göre Toplu Taşıma Sırasında Karşılaşılan Engeller

Engel Tipi	Tümü (%)	Tümü (Frekans)	Görme (%)	İşitme (%)	İletişim (%)	Hareketlilik (%)	Zeka/Öğrenme (%)
Aktarma olanaklarının yetersizliği	47,9	1,994	58,9	44,1	45,7	47,9	47,3
Personelin uygunsuz davranışları	26,7	1,111	31,8	29,3	27	29,9	23,6
Personelin bilgi yetersizliği	23	957	31,4	24,5	24,4	25,9	17,5
Toplu taşıma sistemi içinde hareket edememe	20,1	838	22,1	22,5	27,7	19	25,9
İstasyonlara/Duraklara ulaşım zorluğu	19,8	825	20	17,8	17,8	26,9	15,7
Taşıma aracı girişinde bulunan boşluk/basamak	18,9	788	21,2	18	13,3	28,8	14,3
Kaldıraç/Asansör ile ilgili sorunlar	17,2	717	8,8	13,3	18,2	34	11,1
Tekerlekli sandalyenin sabitlenememesi	7,6	315	3,8	6,1	11,3	15,4	5
Rehber hayvanlara ilişkin sorunlar	5,6	232	10,2	9,2	4,5	5,5	3,7

**Kaynak:** Bezyak, vd., 2017, s.55' ten uyarlanmıştır.

Toplu taşıma araçlarını kullanan 4.161 engelli birey ile gerçekleştirilen çalışmada aktarma olanaklarının yetersizliği tüm engel grupları için hareketliliklerini engelleyen en önemli değişken olarak belirlenmiştir. Toplu taşıma araçlarında ya da istasyonlarında çalışan personelin eğitim, bilgi ya da tutumları ile ilgili sorunlar, istasyon ve duraklara ulaşım zorluğu, taşıma aracı girişinde bulunan boşluk ya da basamaklar ise engelli bireyler tarafından üzerinde durulan ve erişilebilirliklerini olumsuz etkileyen diğer faktörler olarak öne çıkmıştır. Amerika'da gerçekleştirilen çalışmadan elde edilen sonuçlar engelli bireylerin toplu taşıma araçlarına erişebilmesini engelleyen değişkenleri ortaya koyarak geliştirilmesi gereken alanları belirlemesi açısından önemlidir.

## 2. Türkiye'de Engelli Bireyler için Ulaştırma Stratejileri

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) tarafından 2011 yılında gerçekleştirilen nüfus ve konut araştırmasına göre, ülkemizde en az bir fonksiyonda zorluk yaşayan kişi sayısı 4 milyon 882 bin 841 (toplam nüfusun %6.6'sı)'dır (www.tuik.gov.tr, 2015). Söz konusu çalışmada engel grupları; görme zorluğu, işitme zorluğu, konuşma zorluğu, yürüme/merdiven çıkma/inme zorluğu, bir şeyler taşıma/tutma zorluğu ve öğrenme/dikkatini toplama zorluğu olmak üzere altı başlık altında toplanmıştır. Bu altı başlık arasında yürüme/merdiven çıkma/inme zorluğu yaşayanlar (2.313.00 kişi, toplam nüfusun %3,3'ü) ile bir şeyler taşıma/tutma zorluğu yaşayanların (2.923.000 kişi, toplam nüfusun %4.1'i) Türkiye'deki en büyük engel grupları olduğu belirlenmiştir (T.C. Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, 2020: s.7).

2011 yılında gerçekleştirilen aynı nüfus araştırmasına göre, bu engel gruplarından en az bir engeli olan nüfusun işgücüne katılma oranı ise %22,1'dir (T.C. Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, 2020: s.20). 2010-2020 yılları arasında kamu ve özel sektöre ait işletmelerde işe yerleştirilen engelli birey sayısı ise 246.724'tür (T.C. Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, 2020: s.26).

Engelli bireylerin eğitim olanakları incelendiğinde ise, 2018-2019 eğitim öğretim yılında toplam 398.815 engelli öğrencinin özel eğitim okullarında, özel eğitim sınıflarında ya da kaynaştırma eğitiminde eğitim aldığı belirlenmiştir. Aynı kapsamda son beş yıla ilişkin veriler incelendiğinde ise 2014-2019 yılları arasında 1.633.794 engelli öğrencinin eğitim-öğretim faaliyetlerine katılmak

amacı ile ulaşım ve ulaştırma hizmetlerini kullanması gerektiği tespit edilmiştir (T.C. Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, 2020: s.47).

Türkiye Cumhuriyeti Anayasası<sup>3</sup> 23. Maddede insan hak ve hürriyetleri hususunda “herkes yerleşme ve seyahat hürriyetine sahiptir. Seyahat hürriyeti, suç soruşturma ve kovuşturma sebebiyle ve suç işlenmesini önlemek amaçlarıyla kanunla sınırlanabilir” şeklinde bir ibare yer almaktadır. Bu ibare yukarıda istatistiki bilgileri verilen engelli bireylerin özellikle eğitim ve çalışma amaçlarıyla hareketli olabilmelerine imkan tanınmasını ve toplu taşıma hizmetlerini kullanımlarının kolaylaştırılması hususunda devlet stratejileri ve politikaları geliştirilmesini zorunlu hale getirmektedir.

Türkiye’de engellilerin erişilebilirliğine ilişkin ilk yasal düzenleme 1997 yılında 572 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile yapılmıştır. 1999 yılında; “Fiziksel çevrenin engelliler için ulaşılabilir ve yaşanabilir kılınması için, imar planları ile kentsel, sosyal, teknik altyapı alanlarında ve yapılarda Türk Standartları Enstitüsü’nün ilgili standartlarına uyulması zorunludur” maddesi 3194 sayılı İmar Kanununa eklenmiş, Planlı Alanlar Tip İmar Yönetmeliği ile “Yapılarda, açık alanlarda, bunlar üzerindeki ulaşım ve haberleşme noktalarında ve peyzaj elemanlarında engellilerin ulaşılabilirliğinin sağlanması için TSE’nin engellilerle ilgili standartlarının (Bkz: TS 23599, TS 12576, TS 9111, TS 12460, TS 12574, TS 12575, TS 12637 ve TS 12694) dikkate alınması koşulu” getirilmiş ve Plan Yapımına Ait Esaslara Yönelik Yönetmelik ile “planlarda engellilerin kentsel kullanımlar, sosyal ve teknik alt yapı alanlarında ulaşılabilirliğini sağlayıcı tedbirlerin alınması amacıyla engellilere yönelik her türlü mevzuat ve TSE standartları dikkate alınması koşulu” getirilmiştir. 2004 yılında çalışmanın konusuyla direkt ilgili olan Toplu Taşıma Araçları Tip Onay Yönetmeliği ile toplu taşıma araçlarına, “Hareket Engelli Yolcuların Araca Giriş-Çıkışlarını Kolaylaştıran Teknik Donanımla İlgili Şartlar” a uyularak araç tip onayı alma zorunluluğu getirilmiştir. 2005 yılında 5378 sayılı Kanun ile kanunun yürürlüğe girdiği andan itibaren, “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

<sup>3</sup> Resmi Gazete Tarihi: 9/11/1982, Resmi Gazete Sayısı: 17863.

yapıların ve yerel yönetimler tarafından şehir içinde kendilerince sunulan ya da denetimlerinde olan toplu taşıma hizmetlerinin engellilerin erişimine uygun hale getirilmesi zorunluluğu” getirilmiştir (Tiyek, vd., 2016, s. 230-231). Aynı kanunda “bilgilendirme hizmetleri ve bilgi iletişim teknolojilerinin engelliler için erişilebilir hale getirilmesi” maddesi eklenmiştir (www.ailevecalisma.gov.tr, 2005). 2005 yılında getirilen bu zorunluluğun tatbiki için 2006 yılında 2006/18 sayılı Başbakanlık Genelgesi ile “özellikle belediyelerin satın alacakları, kiralayacakları veya denetimlerinde bulunan tüm toplu taşıma araçlarında TSE’nin engelliler için ulaşılabilir olma standartlarına uyma” zorunluluğu ve 2011 yılında yayınlanan Şehir İçi Toplu Ulaşım Hizmetinde Yer Alan Otobüsler İle İlgili İçişleri Bakanlığı Genelgesi ile de “şehir içi tpolu taşımada kullanılan otobüs durak yerlerinde ve otobüslerin içinde bilgilendirme sağlayan sesli ve görsel uyarı sistemlerinin eklenmesi” gerekliliği düzenlenmiştir (Tiyek, vd., 2016, s. 230-231).

T.C. Ulaştırma Bakanlığı üst düzey yöneticileri ve farklı sektörlerdeki uzmanların çalışmaları ile 15 Şubat 2011 tarihinde tamamlanan “Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi- Hedef 2023” raporu Dünyada ve Türkiye’de ulaştırma sektörünü her bir taşıma modu için analiz ederek Türkiye için stratejik hedefleri ve önerileri ortaya koymuştur. Söz konusu raporda engelli bireylerin erişilebilirliğinin iyileştirilmesine ilişkin de stratejiler belirlenmiştir. Türkiye ulaştırma sektörü (tüm taşıma modlarını içerecek şekilde) için geliştirilen;

- Sosyal sorumluluk kapsamında “çevre, enerji verimliliği, engelliler ve eğitim” konuları başta olmak üzere Ulaştırma Bakanlığı teşkilat yapısının tüm görev, yetki ve sorumlulukların dağılımının açık olarak tanımlanarak yeniden düzenlenmesi,
- Ulaştırma alanında nitelikli personel yetiştirilmesi amacıyla üniversiteler ile işbirliğine gidilmesi ve Ar-Ge faaliyetlerinin artırılması amacıyla “Ulaştırma Enstitüsü” kurulması başlıca stratejiler olarak belirlenmiştir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2011: 40).

Kapsamlı olarak hazırlanan raporda taşıma modlarına özel olarak engellilere yönelik geliştirilen stratejiler karayolu taşımacılığı için;

- Şehirlerarası karayolu ulaştırmasında fiziki engellilerin taşınması dahil,



toplu taşımacılığın kalitesinin, etkinliğinin ve güvenliğinin geliştirilmesi yönünde araştırmalar yapılması,

Havayolu taşımacılığı için;

- Engelli yolculara verilen hizmetlerde, engelsiz yolcularla eşit şartlarda seyahat edebilmelerine yönelik hizmetlerin ve şartların sağlanması ve havaalanlarının “Engelsiz Havaalanı” haline getirilmesi,

Denizyolu taşımacılığı için;

- Deniz ulaştırma sistemlerine ilişkin tüm bileşenlerin engelli ve hareket kabiliyeti kısıtlı kişilerin erişimine imkan sağlayacak şekilde geliştirilmesine yönelik Ar-Ge çalışmalarının yapılması şeklindedir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2011: 60-107).

Ülkemizde, T.C. Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı ve çeşitli belediyeler tarafından gerçekleştirilen sosyal sorumluluk bilincine dayalı çeşitli politikalar ve projeler mevcuttur. Belediyelere ait toplu taşıma araçlarının engelli bireylerin kullanımına uygun hale getirilmesi, iniş-çıkışlarını kolaylaştırma amaçlı rampa ve asansör hizmetlerinin sağlanması, umuma açık hizmet veren her türlü yapı, açık alan ve toplu taşıma araçlarının erişilebilirliğinin kontrolü amacı ile kurulmuş erişilebilirlik izleme ve denetleme komisyonları tarafından yapılan denetlemeler ile erişilebilir bina, açık alan ve toplu taşıma araçlarının tespit edilmesi, özellikle engelli bireyleri kapsayan ücretsiz seyahat ilgili birimlere ödenek aktarılması gibi hizmetler engelli bireylerin ulaşım süreçlerini iyileştirmeyi amaçlayan hizmetlerdendir.

Ancak Ulaştırma Bakanlığı (2011) tarafından hazırlanan ulaşım ve iletişim stratejisi raporunda sektör uzmanları tarafından da belirtildiği üzere, dünya üzerindeki bir çok ülkede olduğu gibi Türkiye’de de engelli bireylerin ulaştırma tercihi toplu taşıma olmasına rağmen, mevcut tüm toplu taşıma araçlarının fiziki yapısı engelli bireylerin kullanımına uygun değildir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2011: 130). Buna ek olarak yaya ulaşımı için fiziki çevre ve ulaşım altyapısı olarak adlandırılan; alt-üst geçitlerin, kaldırımların, işaretlemelerin, sinyalizasyon, terminal, durak ve otoparkların da engelli bireyler için erişilebilirlik özellikleri taşımadığı belirtilmiştir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2011: 130).

## SONUÇ

Bu çalışmada 1940'lı yıllardan beri topluma uyum sağlamaya çalışan ve tüm vatandaşlara sunulan hizmetlerden eşit olarak faydalanma mücadelesi veren engelli bireylerin özellikle toplu taşıma hizmetlerine erişim ihtiyaçları, hakları ve olanakları incelenmiştir. Amacı, engelli bireylerin toplu taşıma hizmetlerinden aldıkları verimi iyileştirecek stratejiler önermek olan bu çalışmada, Türkiye'ye ek olarak dünyanın çeşitli ülkelerinde engelli bireyler için tasarlanmış ulaştırma tasarımları ve devlet politikaları ve stratejileri incelenmiştir.

Dünyanın çeşitli bölgelerinde 1990'lı yıllardan itibaren engelli bireylerin erişebilirliğine ilişkin düzenlemeler yapıldığı, Türkiye'de ise ilk yasal düzenlemenin 1997 yılında yapıldığı tespit edilmiştir. Günümüzde dünya üzerindeki çoğu ülkenin, engelli bireylerin erişebilirlik olanaklarına sahip olmalarının temel haklarından olduğunu kabul etmiş ve bu konularda farkındalık yaratma ve altyapı imkânlarını iyileştirme başta olmak üzere çeşitli devlet stratejileri geliştirmiş olduğu belirlenmiştir. Ancak, ulusal ve uluslararası yazında söz konusu stratejilerin uygulamaya konulması aşamasında aksaklıklar olduğu ve engelli bireylerin özellikle toplu taşıma hizmetine erişebilirliği konusunda geliştirilen stratejilerin ya da uygulamaların tam anlamıyla hayata geçirilemediği bilgisi yer almaktadır.

Çalışmada ulusal ve uluslararası yazın incelemesi sonucu engelli bireylerin toplu taşıma ile seyahatleri sırasında yaşadıkları sorunlar ve erişebilirliklerini engelleyen faktörler derlenmiş ve Ercoli, vd. tarafından 2015 yılında deniz yolu seyahatleri için geliştirilmiş toplu taşıma kullanımı aşamaları modeline göre sınıflandırılmıştır. Toplu taşıma araçları kullanılarak gerçekleştirilen seyahati, yolcular için yedi temel bölümde inceleyen modelde bölümler;

1. Bilgi edinme
2. Toplu taşıma aracına ulaşım
3. Toplu taşıma aracının varışını bekleme
4. Toplu taşıma aracına binış
5. Toplu taşıma aracı içinde hareket/seyahat
6. Toplu taşıma aracından iniş
7. Varış noktasına doğru hareket olarak belirlenmiştir.

Söz konusu modelin geliştirilme amacının deniz yolu ile toplu taşıma aşamalarının belirlenmesi olmasına rağmen, modelin aşamaları incelediğinde diğer toplu taşıma araçlarının kullanımı için de uygun olduğu düşünüldüğünden, bu çalışmada engelli bireylerin toplu taşıma kullanımı sırasında karşılaştıkları engeller Ercoli, vd., (2015)'nin modeline göre sınıflandırılmıştır. Buna göre engelli bireylerin toplu taşıma kullanımında yaşadıkları sorunlar, seyahatin hangi aşamasında yaşandığına göre Tablo 2'de sınıflandırılmıştır.

**Tablo 2:** Engelli Bireylerin Toplu Taşıma Sürecinde Karşılaştıkları Zorluklar

<b>Aşama 1: Bilgi edinme</b>	Akıllı seyahat bilgilendirme sistemlerinin eksikliği ya da engelli bireyler için tasarlanmamış olması
	Yolculuğu planlama aşamasında bilgi eksikliği kaynaklı yaşanan stres
	Terminal/İstasyon/Durak vb., alanlarda tabela ve sesli bilgilendirme hizmetlerinin olmaması ya da yetersiz olması
<b>Aşama 2: Toplu taşıma aracına ulaşım</b>	Terminal/İstasyon/Durak vb., alanlara ulaşım zorluğu
<b>Aşama 7: Varış noktasına doğru hareket</b>	Aktarma olanaklarının yetersizliği
<b>Aşama 3: Toplu taşıma aracını bekleme</b>	-----
<b>Aşama 4: Toplu taşıma aracına biniş</b>	Araçlara biniş-iniş sırasında görevli personel desteğine ihtiyaç duyulması
	Terminal/İstasyon/Durak vb., alanlarda araçlara erişimi sağlayacak ekipmanların olmaması
<b>Aşama 6: Toplu taşıma aracından iniş</b>	Araçlara biniş-iniş sırasında yabancılardan yardım isteme/alma ihtiyacı olması
	Kaldıraç/Asansör sistemleri ile ilgili sorunlar
<b>Aşama 5: Toplu taşıma aracı içinde hareket/seyahat</b>	Bazı vapurların içlerinde düzenek olmadığından engelli yolcuların üst güvertede bulunan yolcu alanlarına ulaşamaması
	Araç içlerinde engelli tuvaletlerinin bulunmaması (vapur)
	Araç içlerinde tabela ve sesli bilgilendirme hizmetlerinin yetersiz olması
	Araç içlerinde tekerlekli sandalye sabitleme ekipmanlarının olmaması

**Kaynak:** Literatürde incelenen çalışmalardan derlenerek yazarlar tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 2’de engelli bireylerin toplu taşıma araçları ile seyahat sürecinde yaşadıkları sıkıntılar gösterilmektedir. Çalışmanın literatür kısmında yer verilen, engelli bireylere yönelik erişilebilirliği sağlama amaçlı oluşturulan stratejiler her ne kadar birbirinden değerli ve gerekli olsa da, ülke bazında incelediğinde hiçbir ülkede tüm bu sorunlara kısa vadede çözüm getirebilecek stratejilere rastlanmamıştır.

Uluslararası yazında yer alan stratejiler; farkındalık yaratmak, ayrımcılığı önlemek, halkı engelli bireylerin hakları ve projelere sağlanan fonlar hakkında bilinçlendirmek ve engelli bireylere ilişkin istatistiki veriler toplanmasını teşvik etmek, toplu taşıma araçlarını engelli bireylerin ihtiyaçlarına göre dizayn etmek (detay belirtilmemiş), açık alanlara ve toplu taşıma istasyon ve terminallerine yazılı ve görsel sinyaller, rampalar ve kabartmalı bantlar/gravürler yerleştirmek olarak belirtilmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti Devleti tarafından geliştirilen stratejiler toplu taşıma modları özelinde oluşturulduğundan çalışmada karşılaşılan diğer ülkelerin stratejilerine kıyasla daha detaylıdır. Ar-Ge faaliyetlerinin artırılması için enstitü kurulması, kara taşımacılığının engelli bireyler için daha güvenli ve etkin duruma getirilmesi, havaalanlarının ve deniz ulaştırma sistemlerine ilişkin tüm bileşenlerin engelli bireylerin ihtiyaçları doğrultusunda dizayn edilmesi T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından belirlenen stratejilerdir.

Söz konusu çalışma, ulusal ve uluslararası yazında mevcut sorunların bazılarını çözüm oluşturabilecek ulaştırma stratejilerinin oluşturulmuş olduğunu ancak bazı sorunlara ve hatta bazı aşamalara ilişkin çözüm üretme amaçlı stratejilere rastlanmamıştır. Örneğin, seyahatin birinci aşamasını oluşturan bilgi edinme ihtiyacına yönelik, aktarma olanaklarını iyileştirmeye yönelik, çalışmanın literatür kısmında yer alan engelli bireylerin geçmiş deneyimlerine dayalı olarak oluşan yalnız seyahat etme korkusuna, istasyon ve terminallerde çalışan personellerin davranışlarına ve engelli bireylerin en önemli yardımcıları olan rehber hayvanlarının toplu taşıma sürecinde yanlarında bulunmasının sağlanmasına ilişkin hiçbir stratejiye rastlanmamıştır.

Dolayısıyla çalışma sonucunda ortaya çıkan en önemli sonuçlardan biri, yedi seyahat aşamasından birini tamamen kapsayan bilgi edinme ihtiyacının giderilmesine yönelik stratejiler geliştirilmesi gerekliliğidir. Engelli

bireylerin ihtiyaçları tespit edilerek geliştirilecek, akıllı telefonlar aracılığıyla da kullanılabilir akıllı ulaştırma sistemleri ya da akıllı seyahat planlama sistemleri gibi uygulamaların engelli bireylerin toplu taşıma araçlarına erişilebilirliğini artıracakları düşünülmektedir. Ayrıca, engelli bireylerin toplu taşıma kullanımı sırasında karşılaştıkları sorunları ve memnuniyet duydukları uygulamaları tespit etmeye yarayacak çalışmalar yapılması büyük resmin görülmesini sağlayacak ve politika yapıcılara toplu taşıma araçlarının erişilebilirliğine ilişkin geliştirilecek stratejilerde etkin bir yol haritası oluşturacaktır.

## KAYNAKÇA

- Abbasgil E. (1991). İstanbul'daki Toplu Taşımacılık Kapsamında Raylı Sistemlerin Değerlendirmesi (Esenler-Aksaray Hızlı Tramvay Örneği). Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul, Türkiye.
- Akman, G., ve Alkan, A. (2016). İzmit kent içi ulaşımda alternatif toplu taşıma sistemlerinin aksiyomlarla tasarım yöntemi ile değerlendirilmesi. *Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 22(1), 54-63.
- Arbury, J., (2009). *From Urban Sprawl to Compact City - An Analysis of Urban Growth Management in Auckland*, Erişim Tarihi: 13.10.2020. <http://www.greatauckland.org.nz/wp-content/uploads/2009/06/thesis.pdf>.
- Avrupa Komisyonu, (2010). Avrupa Parlamentosu, Konsey, Avrupa Ekonomik Ve Sosyal Komitesi Ve Bölgeler Komitesine Yönelik Komisyon Tebliği, Avrupa Engellilik Stratejisi 2010-2020: Engelsiz Avrupa için Yenilenmiş bir Taahhüt. Brüksel.
- Bezyak, J. L., Sabella, S. A., ve Gattis, R. H. (2017). Public transportation: an investigation of barriers for people with disabilities. *Journal of Disability Policy Studies*, 28(1), 52-60.
- Boareto, R. (2007). Brazil Accessible The Brazilian Urban Accessibility Program of the Ministry of Cities. *National Secretariat for Transport and Urban Mobility, Ministry of Cities, Brazil*.
- Çağlar, S. (2012). Engellilerin Erişebilirlik Hakkı ve Türkiye'de Erişebilirlikleri, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 61: (2), 541-598.
- Demir, E., (2020). *Kent Sosyolojisi: Sanayi Devrimi ve Sonrası Kentleşmesi. Ders notları.* <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:fTanPe4rXu0J:https://acikders.ankara.edu.tr/mod/resource/view.php%3Fid%3D63263+&cd=2&hl=tr&ct=clnk&gl=tr>
- Ercoli, S., Ratti, A., ve Ergül, E. (2015). A multi-method analysis of the accessibility of the Izmir ferry system. *Procedia Manufacturing*, 3, 2550-2557.
- Hamurcu, M., ve Eren, T. (2017). Toplu Taşıma Türünün Seçiminde Çok Kriterli Karar Verme Uygulaması. In *International Conference on Advanced Engineering Technologies (ICADET)* (Vol. 3, pp. 1-13).
- Polat, Z. A., Memduhoğlu, A., Hacı, M., ve Duman, H. (2017). Kentsel Büyüme ile Motorlu

Araç Trafığı Yoğunluğu Arasındaki İlişkinin Belirlenmesi: İstanbul Örneği. *Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 6(2), 442-451.

T.C. Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, (2020). Engelli ve Yaşlı İstatistik Bülteni 2020 Mart, Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü.

T.C. Ulaştırma Bakanlığı, (2011). Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023. *Ankara, Ulaştırma Bakanlığı*.

Tiyek, R., Eryiğit, B. H., ve Emrah, B. A. Ş. (2016). Engellilerin Erişilebilirlik Sorunu ve TSE Standartları Çerçevesinde Bir Araştırma. *Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 12(2), 225-261.

Tosun, E.K, (2013). Sürdürülebilir Kentsel Gelişim Sürecinde Kompakt Kent Modelinin Analizi, *Yönetim ve Ekonomi Dergisi*, 20 (1), 31-46, 2013.

TUIK, (2019). *Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi Sonuçları, Türkiye İstatistik Kurumu*. <https://data.tuik.gov.tr/tr/display-bulletin/?bulletin=adrese-dayali-nufus-kayit-sistemi-sonuclari-2019-33705#>, Erişim Tarihi: 13.10.2020.

Venter, C., Savill, T., Rickert, T., Bogopane, H., Venkatesh, A., Camba, J., ve Maunder, D. (2002). Enhanced Accessibility for People with Disabilities Living in Urban Areas.

Waara, N. (2009). Older and disabled people's need and valuation of traveller information in public transport. In *Proceeding of The Association for European Transport Conference* (pp. 1-21).

Waara, N. (2013). Traveller information in support of the mobility of older people and people with disabilities. *User and provider perspectives*, 1-166.

www.tuik.gov.tr, (2015). *Dünya Nüfus Günü, 2015*. Türkiye İstatistik Kurumu. <https://data.tuik.gov.tr/tr/display-bulletin/?bulletin=dunya-nufus-gunu-2015-18617>

www.ailevecalisma.gov.tr, (2005). *T.C. Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı Engelli ve Yaşlı hizmetleri Genel Müdürlüğü, Engelliler Hakkında Kanun*, 19.10.2020. [ailevecalisma.gov.tr/eyhgm/mevzuat/ulusal-mevzuat/kanunlar/engelliler-hakkinda-kanun/](http://ailevecalisma.gov.tr/eyhgm/mevzuat/ulusal-mevzuat/kanunlar/engelliler-hakkinda-kanun/).





# ENGELLİ BİREYLERİN ADALETE EŞİT ERİŞİLEBİLİRLİK KONUSUNUN İNCELENMESİ: VAN İLİ ÖRNEĞİ\*

Abdurrahman MENGİ<sup>1</sup>

## Öz

Uluslararası hukuk belgelerinde ve ulusal yasalarda bireylerin birçok hakkı gibi eşit koşullarda adalete erişim hakkı da güvence altına alınmıştır. Böylece bireyler temel hakları ile ilgili herhangi bir olumsuzluk yaşadıklarında yasal olarak belirlenen temel hakları devreye girmekte ve adalet kurumlarına erişimleri zorunlu hale gelmektedir. Engellilik, herhangi bir nedenle bireylerde fiziksel, ruhsal, zihinsel olarak bir yetersizliğin meydana gelmesi ve yetersizlikten etkilenen bireyin, yaşamının birçok alanında engellere maruz kalması olarak tanımlanabilir. Engellilik durumu bireyin, sağlık, eğitim ve adalet gibi kurumlarındaki temel haklarına yönelik hizmetlere eşit erişimini sınırlı kılmaktadır. Engelli bireylerin adalete erişimi sınırlı olduğu için engellilerin adalete erişim konusunda yaşadığı sorunların tespiti oldukça önemlidir. Türkiye’de engellilerin adalete eşit erişimi konusunda yapılan araştırmalar yok denecek kadar azdır. Dolayısıyla bu araştırmanın amacı, bedensel, görme ve işitme engelli bireylerin Van Adalet Sarayına eşit erişim durumlarının incelenmesi olarak belirlenmiştir. Araştırmanın çalışma grubu Van ilinin Tuşba, İpekyolu ve Edremit ilçelerinde yaşayan ve 2018 yılı içinde adalete erişim ihtiyacı doğan toplamda 15 engelli bireyden oluşmaktadır. Veriler yarı yapılandırılmış görüşmeler yoluyla katılımcılarla yüz yüze görüşme sonucu ve dört aylık süreçte elde edilmiştir. Katılımcılardan elde edilen veriler betimsel analize tabi tutularak sunulmuştur. Engelli bireylerin Van Adalet Sarayına eşit erişim konusunda dış mekânda güçlükler ile karşılaştıklarına, iç mekânda yeterli danışmanlık hizmeti almadıklarına, adalete eşit erişim konusunda ayrımcılığa maruz kaldıklarına ilişkin bulgulara ulaşılmıştır. Böylece, engelli bireylerin adalete eşit erişim haklarına erişebilirlik bağlamında yararlanamadıkları sonucuna ulaşılmıştır. Dolayısıyla, ileri araştırmalar için engelli bireylerin adalete erişimi konusunda Türkiye geneli yeni araştırmaların yapılması önerilmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Erişilebilirlik, Eşit Erişim, Engelli Bireyler, Adalete Eşit Erişim Hakkı, Ayrımcılık.

Bu makale; Eşit Haklar için İzleme Derneği (ESHİD) ve Van İşitme Engelliler ve Aileleri Derneği (VIED) ortaklığında yürütülen; Avrupa Birliği Türkiye Delegasyonu tarafından finanse edilen “Ayrımcılıkla Mücadelede Engellilerin Adalete Eşit Erişimlerinin Desteklenmesi Projesi” kapsamında 15-16 Aralık 2018 tarihlerinde İstanbul’da Engellilerin Adalete Erişimi temalı Uluslararası Engelli Hakları Konferansında sunulan sözlü bildirden üretilmiştir.

<sup>1</sup>Doç. Dr., Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, Özel Eğitim Bölümü, E-Posta: abdurrahman-mengi@yyu.edu.tr, ORCID: 0000-0001-5903-254X

MENGİ, A. (2020). Engelli Bireylerin Adalete Eşit Erişilebilirlik Konusunun İncelenmesi: Van İli Örneği. Sosyal Politika Çalışmaları Dergisi, “Erişilebilirlik” Özel Sayısı Cilt 2, 249-284. DOI: 10.21560/spcd.vi.818505

# AN INVESTIGATION OF EQUAL ACCESSIBILITY TO JUSTICE FOR INDIVIDUALS WITH DISABILITIES: THE CASE OF VAN PROVINCE

## *Abstract*

In international legal documents and national laws, the right of individuals to access justice in equal conditions, as well as many rights, are guaranteed. Thus, when individuals experience any negativity regarding their fundamental rights, legally determined fundamental rights come into play and their access to justice institutions becomes mandatory. Disability can be defined as the occurrence of a physical, mental and mental disability in individuals for any reason and the exposure of the individual affected by the disability to obstacles in many areas of her life. Disability restricts the individual's equal access to services for his / her fundamental rights in institutions such as health, education and justice. Since disabled people have limited access to justice, it is very important to identify the problems faced by disabled people in access to justice. No research conducted on equal access to justice for persons with disabilities in Turkey is almost negligible. Therefore, the purpose of this study was determined to examine the equal access status of physically, visually and hearing disabled individuals to the Van Court of Justice. The study group of the study consists of 15 disabled individuals living in Tusba, İpekyolu and Edremit districts of Van and were born in 2018 in need of access to justice. The data were obtained as a result of face-to-face interviews with the participants through semi-structured interviews over a four-month period. The data obtained from the participants were presented by descriptive analysis. It was found that the disabled individuals faced difficulties in equal access to the Van Court of Justice outdoors, did not receive adequate consultancy services indoors, and were exposed to discrimination regarding equal access to justice. Thus, it has been concluded that persons with disabilities cannot benefit from equal access to justice rights in terms of accessibility. Thus, in general the access to justice of persons with disabilities in Turkey for further research are suggested to new research.

**Keywords:** *Accessibility, Equal Access, Disabled Individuals, Equal Access to Justice, Discrimination.*

## GİRİŞ

Engellilikle ilgili alan yazında çok farklı tanım yapıldığı için engelliliğin geçerli bir tanımını yapmak bir hayli güçtür. Engellilik kavramı; işitme, görme, yürüme gibi kabiliyetleri sınırlı olan bireyi çağrıştırmaktadır. Bireyin bu kabiliyetini sınırlı kılan nedenler ise, doğum öncesi, doğum esnasında ve doğum sonrasında yaşanan nedenler olarak sıralanmaktadır. Genel bir ifadeyle engellilik; herhangi bir nedenle fiziksel, zihinsel, ruhsal ve duysal yetilerinde çeşitli düzeylerde kayıplar olan; diğer bireyler ile birlikte toplumsal alanlara, iç ve dış mekânlara eşit koşullarda tam ve etkin katılımı kısıtlanan; bilgiye ve komu hizmetlerine erişebilirliği kısıtlanan; genel itibariyle sistemlerle bireylerin uyumsuzluğuna yol açan; toplumsal algı, tutum, bakış açılarının olumsuz olduğu bir sosyo-kültürel ağla çevrelenen; yaşam süreçleri boyunca danışmanlık ve destek hizmetlerine muhtaç bırakılan bireyleri ifade etmektedir (Mengi, 2019).

Dünya Sağlık Örgütü'nün (World Health Organization [WHO], 2011) verilerine göre dünya nüfusunun yaklaşık %15'i engellidir. Türkiye Özürlüler Araştırması'nın [TÖA] 2002 verilerine göre ise Türkiye nüfusunun %12.29'u engellidir (Türkiye İstatistik Kurumu [TÜİK], 2002). Dolayısıyla dünya genelinde bir milyardan fazla insan engelli olduğu tahmin edilmektedir. Bu engelli bireylerin yaklaşık 200 milyonu büyük zorluklar içinde yaşam mücadelesini vermektedirler. Ayrıca, önümüzdeki yıllarda engelli nüfusun artacağı tahmin edilmektedir. Çünkü dünya nüfusundaki yaşlanma oranının artması, yaşlı nüfusun engelli hale gelme riskinin daha yüksek olması ile birlikte diyabet, kalp ve damar hastalıkları, kanser ve akıl sağlığı bozuklukları gibi kronik sağlık sorunlarındaki artışın olması engelli nüfusun artmasını hızlandırmaktadır. Bu husus da engellilik olgusu ve engelli bireylerin yaşam mücadelesini oldukça kaygı verici bir şekilde sokmaktadır. Günümüzde engelli bireylerin eğitim, sağlık, istihdam, ulaşım, adalete erişim ve bilgi edinmeye yönelik hizmetlere erişim koşulları iyi değildir (Çağlar, 2012; Miles & Singal, 2008). Kamu hizmetlerine gerektiği kadar yararlanamayan engelli bireylerin toplumdaki diğerlerine kıyasla daha düşük sosyo-ekonomik ve sosyo-kültüre sahip olması da kaçınılmaz olmuştur. Dolayısıyla engellilere yönelik sıkı sosyal politikalar uygulanmasa yakın gelecekte bu olumsuz durumun düzeleceği pek imkân dâhilinde gözükmemektedir.

Engellilik konusu günümüzde bir insan hakları meselesi olarak kabul edilmektedir. Engellilerin insan hak ve temel özgürlüklerinden tam ve eşit şekilde yararlanmasını teşvik ve temin etmek ile insanlık onurlarına saygıyı güçlendirmek amacıyla 2006 yılında Engelli Haklarına İlişkin Sözleşme (EHİS) Birleşmiş Milletler (BM) tarafından kabul edilmiştir. EHİS'in (2006) amacı, *“tüm engelli insanların temel özgürlüklerden ve bütün insan haklarından tam ve eşit bir şekilde faydalanmasını teşvik etmek, sağlamak, korumak ve insan olmaktan ileri gelen haysiyetlerine yönelik saygıyı arttırmaktır”*. Bu amaçla, dünya çapında engelliliğe yönelik anlayışın dönüştürülmesi ve engellilere yönelik olumsuz tutum, davranış ve hizmetlerde büyük bir değişimin sağlanması hedeflenmektedir.

EHİS 2007 tarihinde imzaya açılmıştır. Türkiye ise aynı yıl sözleşmeyi imzalamıştır. 2009 yılında Sözleşmenin onay süreci tamamlanmasıyla Türkiye sözleşmeye taraf olan devlet olmuştur. Türkiye Cumhuriyeti Anayasası'nın 90. Maddesi, ulusal ve uluslararası kanunların farklı hükümler içermesi nedeniyle çıkabilecek uyumsuzluklar durumunda milletlerarası antlaşma hükümlerinin esas alınması öngörülmektedir. Bu nedenle EHİS Sözleşmesi usule uygun olarak onaylanmış olması nedeniyle iç hukukumuzda üst bir çerçeve niteliği taşımaktadır. Bu anlamda EHİS Türkiye'de yapılan düzenlemelere dayanak teşkil ettiği gibi Türkiye'deki mahkemeleri için de doğrudan atıfta bulunulur mahiyet taşımaktadır. Dolayısıyla Türkiye için EHİS Sözleşmesi engelli bireylere yönelik yapılacak tüm hizmetlere dayanak teşkil etmektedir. EHİS Sözleşmesi, engelli bireylere yönelik yapılacak hizmetler konusunda insan hakları bakış açısını güçlendirmeyi sağlayan bir sözleşmedir. Bu sözleşme ile engellilerin eğitim, sağlık, istihdam, adalete erişim gibi toplumsal yaşamın her alanında ayrımcılığa uğramadan diğer bireylerle eşit şekilde katılmalarının önü yasal olarak açılmıştır. Ayrıca bu sözleşme, engelli bireylerin karar mekanizmalarında söz sahibi olabilmelerini sağlayan, engellilik alanındaki politikalara ve hizmetlere yön veren referans bir belge niteliğini taşımaktadır. Dolayısıyla erişilebilirlik kavramını bağımsız bir hükümlerle düzenleyen ilk ve en yakın tarihli sözleşme EHİS'dir. Sözleşme'nin erişilebilirlik kavramına ilişkin özel hükmünde engellilerin kamusal alanda verilen her türlü hizmetten yararlanabilmeleri için devletlerin alacakları gerekli tedbirler sıralanmış, engellilerin bina ve kurumlar ile bilgiye rahatça erişebilmelerinin sağlanması

ayrıntılı biçimde düzenlenmiştir (EHİS, m. 9). EHİS'in 9. Maddesinde erişilebilirlik ile ilgili geniş bir çerçeve çizilmiş ve taraf devletlere belli sorumluluklar yüklemiştir. Madde 9'un Birinci fıkrasında: *"taraf devletler engellilerin bağımsız yaşayabilmelerini ve yaşamın tüm alanlarına etkin katılımını sağlamak ve engellilerin diğer bireylerle eşit koşullarda fiziki çevreye, ulaşma, bilgi ve iletişim teknolojileri ve sistemleri dâhil olacak şekilde bilgi ve iletişim olanaklarına, hem kırsal hem de kentsel alanlarda halka açık diğer tesislere ve hizmetlere erişimini sağlamak için uygun tedbirleri alacaklardır. Erişim önündeki engellerin tespitini ve ortadan kaldırılmasını da içeren bu tedbirler diğerlerinin yanında, aşağıda belirtilenlere de uygulanır: (a) Binalar, yollar, ulaşım araçları ve okullar, evler, sağlık tesisleri ve işyerleri dâhil diğer kapalı ve açık tesisler; (b) Elektronik hizmetler ve acil hizmetler de dâhil olmak üzere bilgi ve iletişim araçları ile diğer hizmetler. İkinci fıkrasında ise; taraf devletler aşağıdakileri gerçekleştirmek için de uygun tedbirleri alacaklardır: (a) Kamuya açık veya kamu hizmetine sunulan tesis ve hizmetlere erişime ilişkin asgari standart ve rehber ilkelerin geliştirilmesi, duyurulması ve bunlara ilişkin uygulamaların izlenmesi; (b) Kamuya açık tesisleri işleten veya kamuya hizmet sunan özel girişimlerin engellilerin ulaşılabilirliğini her açıdan dikkate almalarının sağlanması; (c) İlgili kişilerin engellilerin karşılaştığı ulaşılabilirlik sorunlarıyla ilgili olarak eğitilmesi; (d) Kamuya açık binalar ve diğer tesislerde Braille alfabesi ve anlaşılması kolay nitelik taşıyan işaretlemelerin sağlanması; (e) Kamuya açık binalara ve tesislere erişimi kolaylaştırmak için rehberler, okuyucular ve profesyonel işaret dili tercümanları dâhil çeşitli canlı yardımların ve araçların sağlanması; (f) Engellilerin bilgiye erişimini sağlamak için onlara uygun yollarla yardım ve destek sunulmasının teşvik edilmesi; (g) Engellilerin İnternet dâhil yeni bilgi ve iletişim teknolojilerine ve sistemlerine erişiminin teşvik edilmesi; (h) Erişilebilir bilgi ve iletişim teknolojileri ve sistemlerinin tasarım, geliştirme ve dağıtım çalışmalarının ilk aşamadan başlayarak teşvik edilmesi ve böylece bu teknoloji ve sistemlere engelliler tarafından asgari maliyetle erişilebilmesinin sağlanması gibi yükümlükler yer almaktadır.*

2010-2020 Avrupa Birliği (AB) Avrupa Engellilik Stratejisi'nde (AES, 2010) engellerin ortadan kaldırılması amacıyla faaliyete geçilmesi gereken başlıca sekiz (8) alan tespit edilmiştir. Bunlar; erişilebilirlik, katılım, eşitlik, istihdam, eğitim ve öğretim, sosyal koruma, sağlık ve dış eylemdir. Bazı kaynaklarda

da “ulaşılabilirlik, eğitim, istihdam, gelir sağlama ve sosyal güvence, aile yaşamı ve kişisel entegrasyon, kültür, eğlence-spor ve din” (Aysoy, 2004: 48; Tiyek, Eryiğit ve Baş, 2016:229) gibi temel alanlara dikkat çekilmiştir. AES’de (2010) erişilebilirlik, topluma ve ekonomiye katılımın ön şartı olarak kabul edilmekte ve bu alandaki düzenlemelerin ve araç gereçlerin geliştirilmesi teşvik edilmektedir. Ayrıca, engellilerin yaşamın tüm alanlarındaki hak ve hizmetlere ulaşabilme ve bunlardan yararlanabilmesi için de kullanılmaktadır (Yılmaz, 2012: 106). Dolayısıyla erişebilirlik kavramı; engellilerin toplumsal yaşamın tüm alanlarına tam ve etkin katılımına; mekânda erişime, ulaşma, kamu hizmetlerine, bilgi ve iletişim teknolojileri ve sistemlerine eşit koşullarda erişime vurgu yapmaktadır (Öz, 2013: 75). Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü tarafından 2016 yılında yeniden düzenlenen “Erişilebilirlik İzleme ve Denetleme Yönetmeliği” kamu kurumlarında mekânda erişebilirlikle ilgili standartları ortaya koyarak evrensel erişime imkân tanımıştır.

Türkiye Cumhuriyeti Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü tarafından 2013 yılından başlatılan, Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı işbirliğinde yürütülen, “Engellilerin Haklarına İlişkin Sözleşmenin Uygulanma ve İzlenme Kapasitesinin Desteklenmesi Projesi”nin 2016 yılında EHİS Kapsamında Engelli Hakları Ulusal Göstergeleri adlı bir sonuç raporu kitapçığı yayınlamıştır. Bu projede EHİS’de yer alan hak alanları temel alınarak belirlenen sömürü, şiddet ve istismardan masun olma, eğitim, sağlık, istihdam, siyasal ve kamusal yaşama katılım, kültür ve turizm faaliyetlerine katılım ile spor faaliyetlerine katılım hakkı alanlarında çalışma grupları oluşturularak taslak göstergeler hazırlanmıştır.

Engellilik ile erişebilirlik veya adalete eşit erişim kavramları bir biriyle yakından ilişkilidir. Erişilebilirlik; engelli bireylerin yaşamın tüm alanlarına bağımsız olarak tam ve etkin katılımlarını sağlamak üzere fiziki çevreye, ulaşma, bilgi ve iletişim teknolojileri ve sistemlerine diğer bireylerle eşit koşullarda erişimini ifade eder (ASP EHUG, 2016). İnsan yapımı ve doğal fiziksel çevre başta olmak üzere, ekonomik, sosyal-kültürel çevreye ulaşabilme, bu çevrelerde verilen hizmetlerden yararlanma veya katkıda bulunma olanaklarına sahip olmayı ifade eden erişebilirlik, her türlü hakkın kullanımında önemli bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Engelli

bireylerin eğitim, sağlık, istihdam, adalete erişim gibi en temel hizmetlerden faydalanması, bir işte çalışması ve günlük yaşamın her alanında var olabilmesi için tüm yaşam alanlarına erişebilmeleri gerekir. Türkiye’de erişilebilirlikle ilgili ilk yasal düzenleme 1997 yılında yapılmış olsa da (Özgül, 2014) tüm yaşam alanlarının engelliler için erişilebilir hale getirilmesiyle ilgili zorunluluğun 2005 yılında çıkarılan Engelliler Hakkında Kanun’la (2005) olduğu söylenebilir. Ancak erişilebilirlikle ilgili düzenlemelerin hayata geçirilmesi kolay olmamış, kanunda belirtilen erişilebilirlik standartlarının sağlanması için sürekli süre uzatımı yapılmış ve süre uzatımları 2013 yılına kadar devam etmiştir. 2013 yılında çıkarılan Erişilebilirlik İzleme ve Denetleme Yönetmeliği (EİDY) ile artık tüm yaşam alanlarının engelliler için erişilebilir olması zorunlu tutulmuştur. EİDY gereğince kurulan Erişilebilirlik İzleme ve Denetleme Komisyonlarının (EİDK) uygun görmesi halinde süre uzatımının en fazla 2015 tarihine kadar olabileceği hüküm altına alınmıştır. Ancak Türkiye’deki kurumların erişilebilirlik standartlarına uygun dönüşümü şu ana kadar beklentileri karşılayamamıştır. Türkiye’de erişilebilirliğin sadece tekerlekli sandalyeli bireyler için yapılan rampa ve görme engelliler için belli zeminlere döşenen hissedilebilir yüzeyden ibaret olduğunu düşünen çok sayıda kurum, kuruluş ve birey vardır. Yine de son yıllarda Türkiye’de engellilere yönelik farkındalığın az da olsa giderek arttığı söylenebilir.

EHİS’in 5. Maddesinde ayrımcılık yapılmaması ve eşitlik ile ilgilidir. Bu madde şu bentlerden oluşmaktadır: “1. Taraf Devletler herkesin hukuk önünde ve karşısında eşit olduğunu ve ayrımcılığa uğramaksızın hukuk tarafından eşit korunma ve hukuktan eşit yararlanma hakkına sahip olduğunu kabul eder. 2. Taraf Devletler engelliliğe dayalı her türlü ayrımcılığı yasaklar ve engellilerin herhangi bir nedene dayalı ayrımcılığa karşı eşit ve etkin bir şekilde korunmasını güvence altına alır. 3. Taraf Devletler eşitliği sağlamak ve ayrımcılığı ortadan kaldırmak üzere engellilere yönelik makul düzenlemelerin yapılması için gerekli tüm adımları atar. 4. Engellilerin fiili eşitliğini hızlandırmak veya sağlamak için gerekli özel tedbirler işbu Sözleşme amaçları doğrultusunda ayrımcılık olarak nitelendirilmez”

Avrupa Birliği (AB) Temel Haklar Şartı’na göre; engelli kişilerin, bağımsızlıklarını, toplumsal ve mesleki yaşamla bütünleşmelerini ve toplum yaşamına katılmalarını sağlamaya yönelik önlemler alınmalı ve

hiç kimse engelden dolayı ayrımcılığa maruz kalmamalıdır (AB Türkiye Delegasyonu, 2018). AB'nin İşleyişine İlişkin Antlaşma'ya (TFEU) göre de AB, politika ve aktivitelerini belirleme ve uygulama aşamalarında engelliliğe bağlı ayrımcılıkla mücadele etmelidir (AB Genel Sekreterliği, 2011).

Uluslararası hukuk belgelerinde ve ulusal yasalarda bireylerin birçok hakkı gibi eşit koşullarda adalete erişim hakkı da güvence altına alınmıştır. Böylece bireyler temel hakları ile ilgili herhangi bir olumsuzluk yaşadıklarında yasal olarak belirlenen temel hakları devreye girmekte ve adalet kurumlarına erişimi zorunlu hale gelmektedir. Adalete erişim hakkı, ikinci dünya savaşından sonra insan haklarının önem kazanması ve adil yargılanma hakkının tanımlanması çerçevesinde ortaya çıkmıştır. Özellikle insan hakları örgütlerinin verdiği mücadeleler sonucu çeşitli ulusal ve uluslararası sözleşmelerde adalete erişim hakkı güvence altına alınmıştır. EHİS'in (2006) 13. Maddesi adalete erişimle ilgilidir. Bu maddenin birinci fıkrası; *“taraf devletler engellilerin diğer bireylerle eşit koşullar altında adalete etkin bir şekilde erişimini sağlamalıdır. Bunun için usule ve yaşa uygun düzenlemeler yapılmalı ve soruşturma ve diğer hazırlık aşamaları ve tanıklık dâhil tüm hukuki işlemlere doğrudan ve dolaylı katılımları kolaylaştırılmalı”* şeklindedir. İkinci fıkrası ise; *“taraf devletler engellilerin adalete etkin bir şekilde erişimini sağlamak için polis ve cezaevi personeli dâhil adalet sistemi çalışanlarının gerekli eğitimi almalarını sağlamalı”* şeklindedir. Bu madde ile engellilerin diğer bireylerle eşit olarak adalete erişiminin sağlanması için uygun düzenlemelerin yapılması ve adalet sistemi içinde çalışanların engellilere yönelik farkındalık eğitimlerinden geçirilmesi hususu yasal bir zemine oturtulmuştur. Bu maddeye binaen ülkemizde Adalet Bakanlığı 2010-2014 dönemi için bir stratejik plan hazırlamıştır. Bu stratejik planda adalete erişim, *“toplumun tüm kesimlerinin ihtiyaç duydukları adalete kolaylıkla ulaşabilmesi ve haklarını etkili bir şekilde arayabilmesi için devletin gerekli tüm imkânları sağlaması ve bu imkânların varlığını etkin bir şekilde tanıtması”* olarak tanımlanmaktadır. (Adalet Bakanlığı 2010-2014 Stratejik Planı, 2010:124). Bu bağlamda *“mahkemelerdeki uyuşmazlıkların makul sürede çözülmesi, tarafların yaptığı yargılama masraflarının kabul edilebilir düzeyde olması, basit uyuşmazlıkların yargı önüne getirilmeden etkin bir şekilde çözülmesi, yargılama usullerinin basitleştirilmesi, adli yardımın etkinleştirilmesi”* gibi meseleler, adalete erişim kapsamına değerlendirilmektedir (Kalem Berk, 2011: 11).



Türkiye'nin yargı sisteminin zayıf yönlerinden birini oluşturan adalete erişim olanakları bakımından adalete erişim başlığı altında ele alınan konular şunlardır: “a) Adli yardımın etkinleştirilmesi, b) Adli süreçlere ilişkin bilgiye erişimin kolaylaştırılması, c) Mahkemelerdeki tercüme hizmetlerinin geliştirilmesi, d) Elektronik ortamda dava açma çalışmalarının tamamlanması” (Adalet Bakanlığı 2010-2014 Stratejik Planı, 2010: 126-129) olarak sıralanmıştır. Engellilerin adalete eşit erişim hakkı söz konusu olduğunda, devletlerin engelsiz erişimle ilgili sorumluluğunu yerine getirmesi oldukça önem arz etmektedir. Örneğin, engelli bir bireyin, adalete eşit erişim hakkını kullanabilmesi için engelli bireyin evinden çıkarak adliye binasına, bina içinde duruşma salonuna, duruşma salonunda da kendini daha rahat savunmaya ilişkin hizmetlere erişime yönelik tüm tedbirlerin devlet tarafından kamu hizmeti kapsamında sunulması gerekmektedir. Özellikle toplumsal ve kamusal yaşam alanları engelli bireylerin erişim durumları düşünülmeden hizmetler sunulduğu için diğerleri açısından engel teşkil etmeyen ulaşım ve mekânsal alanlardaki erişim hizmetleri, engellilerin adalete eşit erişim haklarını kullanmalarını önleyen birer bariyer niteliğini taşımaktadır.

Her engelli bireyin bir toplumsal çevresi var ancak engelli bireyler genelde toplumsal çevrelerinde benzer olumsuz toplumsal bakış ve tutumlara maruz kalmaktadırlar. Burcu'nun toplumun engellilere ilişkin; “acınan, dışlanan, alay edilen veya ikinci sınıf görülen ve güvenilmeyen şeklindeki” (Burcu, 2007:203) bakış açısını ortaya koyan tespiti ile Wolfe'nın, engellilere yönelik acıma, kalıp yargı, cehalet ve merak hislerine vurgu yapan toplumsal tutuma (Wolfe 1996 akt., Yalçın, 2004:112) ilişkin tespitleri günümüzde de geçerliliğini korumaktadır. Çünkü engelliler genelde toplumsal çevrelerinde eşit hak ve hizmetlere sahip bireyler olarak görülmemektedir. Çoğu zaman sağlık, eğitim, istihdam ve adalete erişim gibi temel haklarından yeterince yararlanamamaktadırlar. Dolayısıyla toplum, engellileri toplumsal yaşam içine almayı ve toplumsal bütünleşmeyi sağlamaktan ziyade daha çok engellileri sistem dışına itmeye dönük bakış açısına ve tutumlara sahiptir. Bu da toplumsal bütünleştirmeyi riske sokmaktadır (Çopuroğlu ve Mengi, 2014). Engellilerin toplumdan uzaklaştırılmaları veya izole edilmeleri, Engelli Hakları Sözleşmesindeki eşitlik olgusuyla ve onların da insan hakları olarak aynı haklara sahip oldukları vurgusuyla (Akşit, Kuşku, Oktay ve Şaylıgil, 2018) çelişmektedir.

Günümüzde engellilerin adalete erişim hakkı, sadece usul ve teknik hukuk kurallarının düzgün uygulanmasını değil aynı zamanda onun sosyolojik evrenle beraber değerlendirilmesini zorunlu kılan bir hak mücadelesine dönüşmüştür. Keza adalete erişim hakkıyla engelli bir bireyin, adliye binasına veya duruşma salonuna rahat erişebilirliği yani adalet saraylarının iç ve dış mekânlarının erişebilirliği, gerekli danışmanlık hizmetlerin alınması, hizmet önceliği, ihtiyaç duyduğu tercüman ve müdafî hizmetlerinin alınması, duruşma salonlarının ihtiyacına uygun donatılması gibi çok boyutlu bir kapsamda kullanılmaktadır. Ayrıca adalete erişim hakkıyla anlatılmak istenen engelli bireyin adalet sarayına gidebilecek, dava açabilecek, dava harcını verebilecek maddi manevi imkânının olup olmadığını da kapsamaktadır. Dolayısıyla engellilerin adalete erişim hakkı, bu sorunların çözümüne yönelik olarak da karşımıza çıkan bir haktır.

Türkiye’de engelli bireylerin kamu kurumlarının iç ve dış mekânlarına erişimi kısıtlanmış, engelli bireylerin topluma, sosyal çevreleri ile iletişim ve etkileşimleri engellenmiş (Mengi, 2019) ve engelli bireyleri adalete erişimi sınırlı olduğu için engellilerin bu alanlarda yaşadığı sorunların tespiti oldukça önemlidir. Özellikle engellilerin adalete eşit erişimi konusunda yapılan araştırmalar yok denecek kadar azdır. Diğer bir ifadeyle engelli bireylerin adalet hizmetlerine eşit erişimi olgusu Türkiye’de yeterince sorgulanmamıştır. Engelli bireylerin adalet hizmetlerine erişim konusunda karşılaşılan sorunların tespiti ile karşılaşılan sorunlara yönelik çözüm yollarının araştırılması mevzuu oldukça önemli ve öncelikli bir konudur. Toplumsal yapı ve sosyal bünyede meydana gelecek sorunlar ancak sosyal bilim araştırmaları ve sosyolojik araştırmalar ile fark edilebilir (Mengi, 2014). Türkiye’de engellilerin adalete eşit erişimi konusunda yeterince sosyolojik sondajlamaların yapılmaması ise engellilerin adalete erişime ilişkin sorunların daha derinden yaşamasına yol açmaktadır. Engelli bireylerin toplumsal yaşam alanlarında ve kamu hizmetleri alımında görünüşleri azaltan önemli bir etken de engelli bireylerin derinden yaşadıkları sorunların pek bilinmemesiyle alakalıdır. Engelli bireylerin yaşadıkları sorunlar genelde kendileri, sınırlı arkadaş çevreleri ve aileleri dışında kimse bilmemektedir. Öyleki engelli bireylerin yaşadıkları bu sorunlar çoğu zaman kendi iç dünyalarında çok gizli yaralara yol açmaktadır. Engelli bireylerin yaşamlarının her alanında karşılaştıkları sorunların gün

yüzüne çıkartılması ise temelde sosyologların akademik sorumluluğundadır. Engelliler sosyal yaşamlarının her alanında olduğu gibi adalet hizmetlerine eşit erişim konusunda da kaderlerine terk edilemez. Dolayısıyla adalet hizmetlerine eşit erişimi konusunda engelli bireylerin sosyolojik evrendeki mevcut görünümünün ortaya çıkartılması sosyolojik araştırmaların yapılmasını gerekli kılmaktadır. Bu araştırma da bu tür bir gerekçeyle yapılmıştır. Araştırmanın amacı, Van merkezde yaşayan engelli bireylerin Van Adalet Sarayına eşit erişim durumlarının ne olduğunu ortaya çıkarma amacı güdülmüştür. Bu amaç doğrultusunda şu araştırma sorularından hareketle araştırma yapılmıştır:

1. Van Adalet Sarayının engelliler için mekânsal erişebilirlik durumu nasıldır?
  - a- Van Adalet Sarayında engellilere yönelik hizmette erişebilirlik durumu nedir?
  - b- Van'daki engelliler adalete erişim sürecinde ne tür sorunlar yaşamaktadırlar?
  - c. Van Barosunun engelli bireylere yönelik ne tür faaliyetleri vardır?
2. Engellilerin adalete erişimine ilişkin yasal hükümler nelerdir?

## YÖNTEM

İnsanı ve sosyal olguları anlamaya yönelik yapılan araştırmaların derinlikli bilgiye ihtiyaç duyması durumunda araştırmacıların kullandığı yöntem nitel araştırma yöntemidir. Nitel araştırma yöntemi temelde, somut bilginin tümevarımcı bir yöntemle işlenmesi ve soyutlaştırılması çabası olarak tanımlanır (Baltacı, 2017, s.9). Bu araştırma da nitel araştırma desenlerinden olan olgubilim (fenomenoloji) desenden yararlanılarak yapılmıştır. Araştırma nitel veri toplama teknikleri ve nitel veri analiz mantığına uygun yapılmıştır. Nitel araştırma, sosyal hayatın akışı içindeki olgulara odaklanır ve bunları ilk elden incelemektedir (Maxwell, 1992). Olgubilim deseninde, bir konu hakkında katılımcıların derinlemesine deneyimlerini ve düşüncelerini belirleyerek yaşantıları ve bu yaşantılara yüklenen anlamları ortaya çıkarmak hedeflenmektedir (Yıldırım ve Şimsek, 2005). “Örneğin bir *olgubilim araştırmacısının amacı, incelediği sosyal sürecin/olgunun “ne olduğu”, “nasıl*

*olduğu”, “ne anlama geldiği” ve “deneyimleyenler tarafından hangi ortak anlamlarla temsil edildiğini” anlamaya çalışmaktır” (Çelik, Başer Baykal ve Kılıç Memur, 2020, s.383).*

### Çalışma Grubu

Araştırmanın çalışma grubu Van il merkezi Tuşba, İpekyolu ve Edremit merkez ilçelerinde yaşayan ve 2018 yılı içinde adalete erişim ihtiyacı doğan toplamda 15 engelli bireyden oluşmaktadır. Engelli Sivil Toplum Kuruluşları yoluyla katılımcılara ulaşılmıştır. Katılımcıların 5’i bedensel/ortopedik, 5’i görme ve 5’i ise işitme engellidir.

**Tablo 1.** Katılımcıların Demografik Bilgileri

Değişkenler		N	%
Yaş	30-40	6	40,1
	41-50	8	53,3
	51 ve Üstü	1	6,6
Cinsiyet	Erkek	11	73,4
	Kadın	4	26,6
Eğitim Durumu	İlkokul	-	-
	Ortaokul	-	-
	Lise	10	67
	Ön Lisans	5	33
	Lisans	-	-
Gelir Durumu	Düşük	12	80
	Orta	3	20
	Yüksek	-	-
Engel Durumu	Bedensel	5	33,3
	Görme	5	33,3
	İşitme	5	33,3

Tablo 1’e bakıldığında katılımcıların yarısından fazlası (%53,3’ü) 40 ile 50 yaş aralığındadır. Diğer katılımcıların büyük çoğunluğu ise (%40,1’i) 30 ile 40 yaş aralığındadır. Yine katılımcıların büyük çoğunluğu (%73,4’ü) erkektir.

Katılımcıların %67'si lise eğitimini almıştır. Katılımcıların %80'i gelir durumu düşüktür. Katılımcılar %33,3'lük oranla bedensel (5), görme (5) ve işitme (5) engel durumuna sahiptirler.

### *Verilerin Toplama Süreci ve Araçları*

Araştırma verilerinin toplanması için nitel veri toplama araçlarından yarı yapılandırılmış görüşme tekniği kullanılmıştır. Araştırmanın veri toplama süreci Temmuz 2018'de başlayıp Ekim 2018'de tamamlanmıştır. Böylece araştırma verileri 4 aylık süreçte alana yönelik gözlem notları, fotoğraflar ve katılımcılar ile yüz yüze yapılan görüşmeler sonucunda elde edilmiştir. Araştırmanın kuramsal çerçevesi için konuya ilişkin literatür taraması yapılarak erişilebilirlik, adalete erişim ve eşit haklarla ilgili gerekli teorik bilgilere ulaşılmıştır. Ayrıca alandaki araştırma verileri iki aşamada elde edilmiştir. Birincisi aşamada, araştırmacının Van Adalet Sarayının dış ve iç mekânlarına yönelik yaptığı gözlem ve gözlem notları ile bu mekânlara ilişkin çektiği fotoğraflar sonucunda araştırma verilerine ulaşılmıştır. Mekânda erişilebilirlikle ilgili veriler; Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğünün Erişilebilirlik İzleme ve Denetleme Yönetmeliği dikkate alınarak uygun olup olmadığına karar verilerek toplanmıştır. İkinci aşamada ise, bedensel, görme ve işitme engelli bireylerden 15 katılımcı ile yapılan görüşmeler sonucunda araştırma verilerine ulaşılmıştır. Araştırmada veri toplama araçları olarak, fotoğraf makinesi, ses kayıt cihazı, görüşme notları için kalem ve defter gibi veri toplama araçları kullanılmıştır.

### *Verilerin Analizi*

Katılımcılardan elde edilen ses kayıtları öncelikle bilgisayar ortamından Word yazısı olarak yazılmıştır. Deşifre süreci tamamlanan veriler araştırma sorularına bağlı betimsel analize tabi tutularak sunulmuştur. Araştırma verilerin analizinde kullanılan tekniklerden biri de betimsel analiz biçimidir. Betimsel analiz, derinlemesine analiz gerektirmeyen verilerin işlenmesinde kullanılmaktadır (Yıldırım ve Şimşek, 2008, s.89). Araştırma verileri temelde iki kategori ve ilk kategoriye ilişkin üç alt kategoride analiz edilmiştir. Birinci kategoriye ilişkin araştırma verileri ilk araştırma sorusu olan “*Van Adalet Sarayının engelliler için mekânsal erişilebilirlik durumu nasıldır? a- Van Adalet Sarayında engellilere yönelik hizmette erişilebilirlik durumu nedir? b-*

*Van'daki engelliler adalete erişim sürecinde ne tür sorunlar yaşamaktadırlar? c. Van Barosunun engelli bireylere yönelik ne tür faaliyetleri vardır?" Soruları bağlamında analiz edilmiştir. Ayrıca araştırma verileri alanda elde edilen fotoğraflar ve araştırmacı gözlem notları ile erişilebilirliğe ilişkin katılımcı görüşleri çerçevesinde de analiz edilmiştir. Araştırmanın ikinci kategorisine ilişkin bulgular ise, engelli bireylerin adalete erişimine ilişkin mevzuatta yer alan temel yasal hükümleri içeren hakları bağlamında betimsel olarak analiz edilmiştir.*

Araştırmada geçerlik ve güvenilirliği sağlamak amacıyla araştırma sürecinde araştırmacı tarafında sahada fotoğraflar çekilmiş, görüşme ses kayıtları tutulmuş ve verilerin analizi aşamasından da kodlama için uzman görüşü alınmıştır. Araştırmacı araştırma soruları çerçevesinde belli kategorilere ulaşmıştır. Ayrıca, araştırma verilerin güvenilirliği için engellilik konusu çalışan iki ayrı uzman tarafından bağımsız olarak saha verileri okunmuş ve belli kategoriler elde edilmiştir. Araştırmacı ile uzman görüşleri karşılaştırılmış ve analiz verilerin birbiriyle tutarlı olmasına dikkat edilmiştir. Araştırmada, görüş birliği ve görüş ayrılığının araştırmanın güvenilirliğine etkisini hesaplamak için Miles ve Huberman (1994, s. 64)'ın güvenilirlik formülünden (Güvenirlik = Görüş Birliği × 100 / Görüş Birliği + Görüş Ayrılığı) yararlanmıştır. Hesaplama neticesinde betimsel analiz bağlamında oluşturulan kategorilerde %87 oranında görüş birliği olduğu sonucuna varılmıştır.

## BULGULAR

Bu araştırma, engelli bireylerin adalete eşit erişimini konusu kapsamında Van Adalet Sarayı örneğinden hareketle yapıldığı için araştırma bulguları genelde Van Adalet Sarayı ile sınırlı kalmıştır. Van Adalet Sarayı yeni binası, 2010 yılında yapılmaya başlanmış, 2011 yılında meydana gelen deprem sonrasında inşaatı devam etmiş ve 2013 yılında hizmet vermeye başlamıştır. Bina beş katlı ve 26 bin 732 metrekare üzerinde inşa edilmiştir. Van Adalet Sarayı, adli sicil bürosu, ağır ceza mahkemesi, aile mahkemesi, asliye ceza mahkemesi, asliye hukuk mahkemesi, bölge idare mahkemesi, çocuk mahkemesi, iş mahkemesi, idare mahkemesi, kadastro mahkemesi, sulh hukuk mahkemesi, sulh ceza mahkemesi, vergi mahkemesi ve yedek duruşma salonu gibi farklı birimleriyle

hizmet vermektedir. Ayrıca, Van Adalet Sarayı binasının arka bahçesinde Van Bölge Adliye Mahkemesi de bulunmaktadır.

Van ilinde bedensel, görme ve işitme engelli bireylerin adli kurumlara mekânsal erişebilirlik ve kamu hizmetlerine erişim durumuna yönelik bulgular iki kategori ve ilk kategoriye ilişkin üç alt kategoride sunulmuştur. Araştırmanın birinci kategorisine ilişkin bulgular, araştırmacının alana ilişkin gözlem notları, çektiği fotoğraflar ve katılımcıların adli mekân ve hizmetlere erişimlerine yönelik görüşlerinden oluşmaktadır. Bu kategoriye bağlı birinci alt kategori, Van Adalet Sarayının engelli bireyler için mekânsal ve hizmette erişebilirlik durumu ile engelli bireylerin Van Adalet Sarayının erişiminde karşılaştığı sorunlara ilişkindir. İkinci alt kategori ise, Van Barosunun engelli bireylere yönelik yürüttüğü faaliyetleri kapsamaktadır. Araştırmanın ikinci kategorisine ilişkin bulgular ise, engelli bireylerin adalete erişimine ilişkin mevzuatta yer alan temel yasal hükümleri içeren haklarına yöneliktir.

### ***1. Van Adalet Sarayının Engelli Bireyler İçin Mekânsal ve Hizmette Erişebilirlik Durumuna İlişkin Bulgular***

Burada birinci kategoriye ilişkin araştırma bulguları, ilk araştırma sorusu olan; “*Van Adalet Sarayının engelliler için mekânsal erişebilirlik durumu nasıldır?*” Ayrıca alt sorusu olan; *a- Van Adalet Sarayında engellilere yönelik hizmette erişebilirlik durumu nedir?*” Soruları bağlamında Van Adalet Sarayının engelli otoparkına, binanın ana girişine, ana girişteki arama noktasına, danışmanlık hizmetine, merdiven ve asansörlere, engelli WC’sine, duruşma salonlarına ve erişebilirlik belgesine ilişkin bulgular sırayla verilmiştir. Yine ilk araştırma sorusunun alt sorusu olan; “*b- Van’daki engelliler adalete erişim sürecinde ne tür sorunlar yaşamaktadırlar? c. Van Barosunun engelli bireylere yönelik ne tür faaliyetleri vardır?*” Soruları çerçevesinde katılımcıların adalete eşit erişim süreci ile ilgili yaşadıkları sorunlara ilişkin bulgular sunulmuştur. Ayrıca, Van Barosunun engelli bireylere yönelik faaliyetlerine ilişkin bulgular da ortaya konulmuştur. Böylece araştırma bulguları alanda elde edilen fotoğraflar ve araştırmacı gözlem notları ile erişebilirliğe ilişkin katılımcı görüşleri çerçevesinde sırayla sunulmuştur.

## *Van Adalet Sarayı Binasının Dış Mekândaki Otoparklara İlişkin Bulgular*



**Resim 1:** Van Adalet Sarayı Binasının engelli otopark alanına ilişkin görsel

**Kaynak:** Yazar arşivi (2018).

Resim 1’de görüldüğü gibi Van Adalet Sarayı binasının ön tarafından (doğusunda) toplamda üç araçlık bir engelli oto parkı bulunmaktadır. Binanın altında savcı ve hâkimler için kapalı bir otopark, binanın yan tarafında (kuzeyinde) idari personel ve avukatlar için bir otopark ve binanın arka tarafında (batısında) ise vatandaşlar için bir otopark bulunmaktadır. Van Adalet Sarayı binasının farklı yerlerinde yapılan yaklaşık 500 araçlık otoparkın sadece üç araçlık yerin engelli bireylere ayrılmış olması engelli bireylerin kendi araçlarını park etme konusunda oldukça sorun yaşamalarına yol açmaktadır. Alanda yapılan gözlem ve katılımcılarla yapılan görüşmeler sonucunda engelliler için ayrılan üç araçlık otoparkına çoğu zaman bilinçsiz vatandaşlar tarafından park yapıldığına ilişkin bulgulara ulaşılmıştır. Dolayısıyla üç araçlık engelli otoparkı olarak ayrılan yere çoğu zaman engelli bireylerin araçlarını park edemedikleri tespit edilmiştir. Engelli bireyler, kendileri için ayrılan otoparka araçlarını park etmedikleri zaman Van Adalet Sarayı binasının arka tarafında vatandaşlar için ayrılan otoparka araçlarını park etmek zorunda kalmaktadırlar. Bu durumda da özellikle tekerlekli sandalyeli ve koltuk değnekli bedensel engelli bireylerin Van Adalet Sarayı binasına erişimleri oldukça zor olmaktadır. Çünkü binanın arka tarafında (batısında) bulunan ve vatandaşlar için ayrılan otoparkın zemini



çakıl taşlarıyla döşenmiştir. Ayrıca bu park binanın ana girişine 250m'den daha fazla mesafede olduğu için tekerlekli sandalyeli veya koltuk değnekli bir engelli bireyin binanın ana girişine ulaşması zorlaşmaktadır. Bu zorluk engelli bireyler için adeta büyük bir mücadeleye dönüşmektedir. Bu hususa ilişkin katılımcı görüşleri şöyle sıralanmıştır: “Hocam aracı olmayan bir bedensel engelli birey yani tekerlekli sandalye kullanan, koltuk değneği veya protezi olan biri, Van adliye sarayına gittiğinde yanında refakatçisi yoksa bir kere adliyeye uzak bir yerde o toplu taşıma aracında inmek zorunda kalıyor ve binanın içine ulaşımı çok zor oluyor (K1)”. “Özel aracımızla adliyeye gittiğimizde binanın ön tarafında engelliler için yapılan iki araçlık oto parkta yer bulamadığımız için adliye binasının arkasındaki oto parkta gitmek zorunda kalıyoruz. Ancak orası zemini çok kötü bir oto parktır. Zemin tamamıyla mucur kaplıdır. Orada indiğimizde sandalyesiyle eziyet çekerek binaya ulaşmaya çalışıyoruz (K8)”. “Çalışan idari personelin özel sayılabilecek oto parkları varken burada engelli misafirlerin oto parkı yoktur. Olan yer de ise zaten sağlam bireyler park ediyor. Hatta diğer oto parkta inen tekerlekli sandalyeli engelli birey böylece zaman kaybı yaşıyor ve dava veya duruşma saatini kaçırıyor (K9)”.

### Van Adalet Sarayına Dış Mekânda Erişimle İlgili Karşılaşılan Sorunlara İlişkin Bulgular



**Resim 2:** Van Adalet Sarayı Binasının ana girişine ilişkin görsel (dış mekân)

**Kaynak:** Yazar arşivi (2018).

Van Adalet Sarayının hemen önünde İpekyolu Caddesi bulunmaktadır. Cadde yaklaşık 30 metre genişliğindedir. Cadde üzerinde iki gidiş iki geliş şeklinde bölünmüş geniş bir yol vardır. Dolayısıyla bu yolun üzerinde ve Van Adalet Sarayı Binasının hemen önünde 2013 yılında çelik konstrüksiyonlu büyük bir üst geçit yapılmıştır. İpekyolu Caddesinin doğu tarafında yaşayan vatandaşlar, Van Adalet Sarayı Binasına ulaşmak için bu üst geçidi kullanmaktadırlar. Ancak birçok yapıda olduğu gibi bu üst geçidin yapımında da engelli bireylerin erişimi ihmal edilmiştir. Özellikle görme ve ortopedik engelli bireyin bu üst geçitle Van Adalet Sarayına erişimi Resim 2’de görüldüğü gibi neredeyse imkânsızdır. Çünkü üst geçitte engellilerin erişimini sağlayacak yürüyen merdiven ve asansör gibi erişilebilirliği kolaylaştırıcı araçlar bulunmamaktadır. Araştırmacının kendisi de üst geçidi engellilerin erişimi açısından kontrol amaçlı kullanmıştır. Özellikle çelik merdiven basamakların yüksek ve sayıca çok olması araştırmacıyı yormuştur. Diğer taraftan merdivenlerin basamak zemininin kaygan olması araştırmacıyı yer yer düşme tehlikesiyle karşı karşıya bırakmıştır. Dolayısıyla araştırmacı gözlemleri ve katılımcıların görüşleri doğrultusunda söz konusu üst geçidin engelli bireylerin erişimine hiçbir şekilde uygun olmadığı tespiti yapılmıştır. Bu hususta (K2)’nin görüşleri şu şekildedir: *“Ben görme engelli bir bireyim. Evimden geldiğimde adliye binasının karşısındaki üst geçitinin yanından iniyorum. Ancak adliye binasına tek başıma geçmeye imkân bulamıyorum. Çünkü güya karayolları tarafından üst geçit yapılmış vatandaşlar karşıya geçebilsinler diye. Ancak ne görme ne de bedensel engelli bir bireyin bu geçitle karşıya geçme şansları yoktur. Üst geçitte ne bir asansör var ne de o yüksek demir basamaklarından yukarı çıkmak için tutunacak bir tırabzan var ...”* Başka bir katılımcı da *“Biz engelliler genelde en son birilerinin aklına geliyoruz. Bazen de hiç kimsenin aklına gelmiyoruz. Örneğin yeni Adliye binasının önündeki üst geçit yapılırken engellileri düşünülmemiştir. Sanki engelinin adliyeye hiç işi düşmeyecekmiş. Ben servisle şehir merkezinde gidip adliye önündeki üst geçidin önünde inip üst geçit ile binaya ulaşmak istiyorum ancak bu benim için mümkün değildir. Çünkü o geçidi yapan mühendisin aklında veya karayolları genel müdürünün hesabında biz engellilere bir yer yoktur. Dolayısıyla bizler çok büyük zahmetlerle binaya ulaşıyoruz. Yani geçitle geçme imkânım olmayınca ben dolmuştan inemiyorum. Dolmuşla gidip başka yerleri gezdikten sonra*

*dönüş yolunda ancak adliye binasının önünde inebiliyorum. Bu da beni çok yoruyor (K7).” Katılımcılar adliye binasının ana girişine ilişkin şu; “Genelde binanın ana girişinden ziyade arka tarafta girilmesi isteniyor bizlerden... Bu da ayrı bir sorun oluyor bizim için... Bazen de sorun yaşamadan ön kapıda girebiliyoruz. Bir kere adalet sarayına girişte engelliler girişi diye bir kapı veya tabela yok bu da ayrı bir sıkıntı buna çözüm bulunması gerekir (K5)” görüşleri de dile getirmişlerdir.*

### **Van Adalet Sarayının Ana Girişinde Erişimle İlgili Karşılaşılan Sorunlara İlişkin Bulgular**



**Resim 3:** Van Adalet Sarayı Binasının ana girişine ilişkin görsel (iç mekân).

**Kaynak:** Yazar arşivi (2018).

Resim 2’de görüldüğü gibi Van Adalet Sarayının ana girişi görme engelli bireyler için hissedilebilir zemin veya kılavuz şeritle kaplanmıştır. Ancak engelli bireyler bu ana girişte mekânsal erişimden ziyade daha çok polis memurları tarafından rutin yapılan arama ve x-rey cihazından geçme uygulamasından önemli oranda sorunlarla karşılaştığı tespit edilmiştir. Engellilerin ana girişteki arama noktalarında karşılaştığı sorunların başında x-rey cihazında geçme uygulaması ile ilgilidir. Örneğin, polis memurları bedensel engelli bireylere koltuk değneğini bırak x-rey cihazından geç veya görme engelli bireylere bastonunu bırak x-rey cihazından geç ya da vücuduna

Protez-Platin takılı engelli bireylerin x-rey cihazından geçerken cihazın ötmesi sonucunda polis memurların üst çıkarma gibi uygulamalar engelli bireyleri önemli oranda sorunlarla karşı karşıya bırakmaktadır. Bu konudaki katılımcı görüşleri şöyledir: “... Ayrıca girişteki arama noktalarında x-rey cihazında geçene kadar tabiri caizse soyunana kadar arama yapılıyor. Zaten x-rey cihazının yanında geçen engelli bireyin sandalyesi metal cihaza girmese bile ötüyor. Bazen bazı duyarlı personellerin tolerans tamıma isteğiyle bunu aşabiliyoruz. Ancak her çalışan bu duyarlılığı gösteremiyor ve mağdur oluyoruz (K10)”. Ben koltuk değnekliyim. Adliye girişinde arama noktasında x-ray cihazına girmeden önce bir iki sefer oradaki görevliler bana koltuk değneklerini bırak öyle geç dediler. Zaten ben değneksiz yürüyebilsem o koltuk değneğini ne diye taşıyayım ki? Düşün ki o koltuk değnekleri benim ayaklarım yerinde ben ayaksız nasıl yürürüm. Bunlar birkaç kez x-ray cihazının olduğu farklı yerlerde de (havaalanı, valilik binasının girişinde) yaşadım (K13)”. “Adaletle ulaşmak bu kadar zor olmamalı bence... Ben protez cihaz kullanan engelli bir bireyim. Çoğu aramalarda adeta bu engelimi, arama noktalarındaki diğer insanlara teşhir edilircesine, herkesin gözü önünde kıyafetlerimin çıkarılması istenmektedir. Bu da zaten ayrı bir üzüntü vermektedir bizlere... Hatta bir arkadaşım ameliyatla platin takmıştı ayağına o da her x-ray cihazının bulunduğu yerde ciddi sorunlar yaşamaktadır... Hata Türkçe bilmeyen birçok engelli arkadaşımız var. Hayatında ilk kez bir mahkemeye gitmiş ve mahkeme binasının girişinde görevli bir polis üstünü çıkar demiş. Kemer, telefon, anahtar derken nerdeyse pijama katına kalan bu engeli birey her cihazda geçişinde cihaz ötmüş. Sorunun ne olduğunu bilmediği için tekrar tekrar geç denilmiş. Polis, bu vatandaşa bir daha ötersen seni içeri almam demiş ve biraz da hakaretlere maruz kalmış. Kürtçe konuştuğu ve Türkçe bilmediği için de oradaki polis anlamamış. Kapıdan kovulunca evine gidip kıyafet değiştirip geri gelmiş. Sonra tekrar cihazdan geçmiş ve cihaz yeniden ötmüş meğerse kafasında kaza sonucu yerleştirilmiş olan platin ötüyormüş (K14)”.

## Van Adalet Sarayının Ana Girişindeki Danışmanlık Hizmetlerine Erişimle İlgili Karşılaşılan Sorunlara İlişkin Bulgular



**Resim 4:** Van Adalet Sarayı Binasının ana girişindeki danışmanlık hizmetlerine ilişkin görsel.

**Kaynak:** Yazar arşivi (2018).

Resim 4'te görüldüğü gibi Van Adalet Sarayının ana girişindeki danışmanlık hizmetleri verilmektedir. Ancak verilen danışmanlık hizmetleri özellikle işitme engelli bireylere yönelik değildir. Çünkü danışmada bekleyen memur işaret dilini bilmemektedir. Dolayısıyla Van Adalet Sarayının ana girişinde verilen danışmanlık hizmetleri işitme engellilerin ihtiyaçlarını karşılama konusunda yetersizdir. Van Adalet Sarayının ana girişindeki danışmanlık hizmetlerine ilişkin işitme engelli olan bir katılımcı şunları ifade etmektedir: “Bugüne kadar birkaç kez Van Adliyesine gittim. İlk gittiğimde yalnızdım. Girişte beni danışmanlık servisine yönlendirdiler. Servisteki görevli işaret dilini bilmediği için bir birimizi anlayamadık. Ben binanın tüm katlarını tek tek gezmek zorunda kaldım. En sonunda eli boş olarak binayı terk ettim. Sonraki gün işaret dilini bilen bir arkadaşım ile tekrar Van Adliyesine gelip işimi hal ettim (K6).”

## Van Adalet Sarayının Ana Girişindeki Zemin Kat Yerleşkesine İlişkin Bulgular



**Resim 5:** Van Adalet Sarayı Binasının ana girişindeki zemin kat yerleşkesine ilişkin görsel.

**Kaynak:** Yazar arşivi (2018).

Resim 5'teki görsel Van Adalet Sarayı Binasının ana girişinde bulunmaktadır. Binanın zemin kat yerleşkesine ilişkin görsel Braille alfabesi ile yazılmış olup görme engellilere kolaylık sağlamaktadır.

## Van Adalet Sarayı İç Mekânda Dikey Hareketliliğe İlişkin Bulgular



**Resim 6:** Van Adalet Sarayı iç mekânda dikey hareketliliğe ilişkin görsel.

**Kaynak:** Yazar arşivi (2018).

Resim 6'daki görselde görüldüğü gibi Van Adalet Sarayı iç mekânda dikey hareketlilik açısından engeli bireylerin erişimine uygun yapılmıştır. Çünkü merdiven basamakları, tırabzanlar ve dikey hareketliliği sağlayan asansörler engelli bireyler için standartlara uygun yapıldığı yerinden görülmüştür.

### Van Adalet Sarayındaki Engelli WC'lerine İlişkin Bulgular



**Resim 7:** Van Adalet Sarayındaki engelli WC'lerine ilişkin görsel.

**Kaynak:** Yazar arşivi (2018).

Resim 7'deki görselde görüldüğü gibi Van Adalet Sarayının içinde bir adet engelli WC'si bulunmaktadır. Bu WC “Erişilebilirlik İzleme ve Denetleme Yönetmeliği”ne uygun yapıldığı görülmüştür.

## Van Adalet Sarayındaki Duruşma Salonlarına İlişkin Bulgular



**Resim 8:** Van Adalet Sarayındaki duruşma salonlarına ilişkin görsel.

**Kaynak:** Yazar arşivi (2018).

Resim 8’de görüldüğü gibi Van Adalet Sarayı içinde bulunan duruşma salonların kapısının sağ üst yanında hangi duruşma salonu olduğu yazılmaktadır. Ayrıca duruşma salon kapısına yakın bir panoda duruşma listesi asılı bulunmaktadır. Mahkemesi olan bireyler ve avukatlar bu listeye bakarak, duruşma sırasını ve saatini takip edebilmektedirler. Ancak görme engelli bir bireyin kendi duruşma sırasını takip etme imkânı bulunmamaktadır. Ayrıca bu listeler biraz yukarıda asılı bulunduğu için tekerlekli sandalyede bulunan bedensel engelli bireylerin erişimi konusunda sorun olmaktadır. Yine görme engelli bireyler duruşma listesini okuyamadıkları için bu konuda sorunlar yaşamaktadırlar. Ayrıca duruşma saatinde genelde mübaşir sesli olarak davalı veya davacıyı duruşma salonuna davet etmektedir. Ancak bu kez de işitme engelli bireyler mübaşirin sesini duyamadıkları için davete icabet edememektedirler. Dolayısıyla engelli bireyler duruşma salonunu dışında önemli sorunlar yaşamaktadırlar. Ayrıca duruşma salonların içinde işitme engellilere yönelik çoğu zaman yeminli işaret dili tercümanı hizmet vermektedir. Fakat hala işaret dili konusunda ortak bir dil olmadığı için



işitme engelli bireyler bu durumda da sorunlarla karşılaşmaktadırlar. Diğer taraftan duruşma salonlarında indüksiyon döngü sisteminin olmayışı da işitme engelli bireylerin kendilerini daha rahat savunma konusunda sorunlara yol açmaktadır. Bu konuda engelli bireylerin karşılaştığı bir diğer sorun da engellilere işlem öncelliği verilmemesi hususudur.

### Van Adalet Sarayının Erişilebilirlik Belgesine İlişkin Bulgular



**Resim 9:** Van Adalet Sarayının erişilebilirlik belgesine ilişkin görsel

**Kaynak:** Yazar arşivi (2018).

Resim 9'da da görüldüğü gibi Van Adalet Sarayının engelli bireylerinin erişimine uygunluğunu gösteren erişilebilirlik belgesi de mevcuttur. Ancak Van Adalet Sarayı her ne kadar mekânda erişilebilirlik belgesini alsada engelli bireylerin adalete eşit erişim konusunda sorun yaşadığı da bir gerçektir. Bu sorunlara ilişkin katılımcı görüşleri sırayla şöyledir. Bir katılımcı engelli bireylerin hizmet önceliğine vurgu yapan ve bu hususta yaşanan sorunlara ilişkin şu görüşleri: “*Van'da biz engelli bireyler sürekli evlerimize mahkûmuz. Pek dışarı çıkamıyoruz. Bu nedenle istediğimiz zaman her yere gidip gelemiyoruz. Hatta şehirde gideceği yerleri bilmeyen çoğu arkadaşlarımız var. Adalete erişim ile ilgili temel haklarını bilmiyorlar. Bunlar mahkemelerde birçok hak kaybı yaşamaktalar. Mahkeme bu engelli bireylere uzun mahkeme günleri ve tarihlerin vermektedir. Bu şekilde olan engelli bireylerin işlemlerinin davalarının*

*hızlandırılma bilmesi için en kısa ve uygun tarihlerin verilmesi gerekmektedir. Davaları en kısa zamanda hal edilip sonuçlandırılmalıdır ki hak kayıpları ve zaman kayıpları olmadan çözüm bulunulmalıdır. Bizler hak verilsin kanun engelliden yana her ne olursa olsun demiyoruz. Kanun ve haklar neyse her bireye olduğu gibi elbette ki bazı engellilerimizin geciken mahkemeler sonucu çok büyük mağduriyetler yaşamaktalar ve hayatları zaten zor olan bu bireyler daha da büyük zorluklarla karşılaştıklarında hem sosyal hem ekonomik hem de psikolojik olarak ayrı sorunlara yol açtığını bilmekteyiz. Bu ve buna benze çok sorunlar yaşayan engellilerin önündeki engellerin biran önce kaldırılmasını ve hakları olan erişimin biran önce hayata geçirilmesi ve adli süreçlerinde zaman ve tarih konusundaki uzayıp giden mahkemeleri içinde pozitif ayrımcılığın engelli bireylere gerekirse hak olarak adalet olarak verilmesini temenni etmekteyiz (K15)” dile getirmiştir.*

Engelli bireylerin adalete eşit erişim konusunda işitme engelli bireylerin tercüman hizmetlerinde yeterince yararlanmadığına ve bu hususta yaşadığı sorunlara ilişkin ise şöyle: “Bir ailevi problemden dolayı sağır ailesi mahkeme başvuru yaptı. İşitme engelliler olan evli çiftin mahkemede bilirkişi olarak katılan bir tercüman, hâkimin anlattıklarını farklı bir şekilde anlatırken yani kafasını salladığı için işitme engeli arkadaş da anlamadı oda ona cevap olarak kafasını sallayınca bilirkişilik yapan tercüman dönüp hâkim beye boşanmak istiyor söylediği içinde hâkim de bunları boşanma kararı veriyor. Tabii ki işitme engelli arkadaş ilkin boşandığının farkında olmuyor. Mahkemeden sonra arkadaş babasına ben kız ile konuşayım der. Babası da niçin konuşacaksınız der. O da ayrı bir eve çıkacağımızı söyleyeceğim ona. Babası da siz boşandınız oğlum nasıl ayrı bir eve çıkacaksınız der. Bunun üzerine arkadaş boşandığını anlar. 2007 yılı işitme engelli arkadaş adına bir TOKİ alınır. Bu TOKİ ise o güne kadar 4. el değiştirmiştir. Ama işitme engelli arkadaşın haberi yok adına TOKİ olduğuna... 2011 depreminde arkadaş ile TOKİ başvurusuna gittikten sonra öğrendik. Arkadaş tercümanı mahkemeye verdi sen nasıl tercümanlık ediyorsun ben yıllardır kira verirken benim eşimin adına bir TOKİ varmış ve yetmemiş gibi eşimin adına açık senet yatırmışsın söyledi ve halan mahkeme devam ediyor... 4 arkadaş ile birlikte hırsızlık yapan yanlarında bulunan diğer bir arkadaş da işitme engelli iskeledeki f tipi ceza evine girmişler diğer arkadaşların verdiği ifadeye göre hırsızlık yapan işitme engelli arkadaşmış. Mahkeme günü

*hâkim beyin yönelttiği bir soruda işitme engelliye sor diğer arkadaşları hırsızlık yapmaya gideceklerinde aralarında konuştukları zaman işitme engelli arkadaş duydu mu diye sor dedi. Ben de işitme engelleye sormadan hâkime cevap verdim kendisi işitme engelli olduğu için duymaz dedim. Hâkim bana işitme engelli arkadaşına sor ve görevini yap dedi. Sorduğumda bana ben onlarla birlikteydim ama böyle bir şey yapacaklarını bilmiyordum bana sen burada bekle dediler ben de bekledim. Onlar kaçtıktan sonra beni yakaladılar ve işitme engelli arkadaş serbest bırakıldı. 120 saatlik sertifika ile bilirkişilik yapmak doğru değil Van'da bunu yapıyorlar yaptıkları içinde işitme engelli arkadaşlara bu konuda çok problem yaşıyorlar (12)” görüşünü ifade etmiştir.*

### **Van Barosunun engelli bireylere yönelik yürüttüğü faaliyetlere İlişkin Bulgular**

Saha araştırması sürecinde üç kez Van Barosunda görüşme talebinde bulunmasına rağmen baro başkanlığı tarafında randevu verilmemiştir. Dolayısıyla bu konuya ilişkin herhangi bir bilgi veya bulguya ulaşılmamıştır. Ancak 2018 yılında Van Cumhuriyet başsavcısıyla yapılan görüşmede Van'daki bir engellinin talep etmesi durumunda Van Barosu tarafından engelli bireyin davasına bakmak üzere bir avukatın atadığı bilgisine ulaşılmıştır.

### **2. Engelli Bireylerin Adalete Erişimine İlişkin Mevzuatta Yer Alan Temel Yasal Hükümlere İlişkin Bulgular**

Araştırma bulguların ikinci kategorisini teşkil eden bu kısma yönelik bulguların bir kısmı literatürden, diğer önemli bir kısmı ise 2018 yılında Van Adalet Sarayının Cumhuriyet başsavcısının yardımıyla ulaşılmıştır. Bu konudaki bulgular burada şöyle sıralanmıştır:

#### **5271 Ceza Muhakemesi Kanununda bulunan ve engellilerin adalete erişimine ilişkin çeşitli hükümlere ilişkin bulgular**

*Madde 150 Müdafinin Görevlendirilmesi;* bu madde tüm engelliler için ücretsiz Avukat atamasının yasal dayanağını oluşturmaktadır.

*Madde 202 Tercüman Bulundurulacak Hâller;* bu madde ile işitme engellileri için tercüman bulundurması yasal bir zemine oturtulmuştur.

*Madde 324 Yargılama Giderleri ve Çeşitli Hükümler;* bu madde ihtiyaç sahibi engelli bireylerin yargılama giderlerinin olmamasına vurgu yapmaktadır.

*Madde 231/4 Hüküm fıkrası herkes tarafından ayakta dinlenir; bu madde ise hâkim karar verirken herkesin kararı ayakta dinlemesine ilişkindir. Ancak bedensel/ortopedik engelli bir bireyin ayakta kararı dinleme imkânının olmadığı gözden kaçırılmıştır. Ayrıca bedensel/ortopedik engelli bir Avukat bile bu kararı ayakta dinleme zorunluluğu vardır. Dolayısıyla bu maddenin yasal olarak bedensel engelli bireylerin ayağa kalkamayacağı hususu göz önünde bulunularak yeniden yasal bir zeminde düzenlemesi gerekir.*

### **Bilirkişilik Yönetmeliğinde bulunan hükümlere ilişkin bulgular**

*Madde 49 ve 50 Bilirkişi görevlendirilmesini gerektiren haller (İşaret Dili Tercümanı Atama); bu maddeler ile de işitme engellileri için tercüman bulundurması yasal bir zemine oturtulmuştur.*

### **Türkiye Cumhuriyeti Anayasasında bulunan hükümlere ilişkin bulgular**

Madde 10 Eşitlik İlkesi; bu madde ile temel haklar ve konun önünde herkesin eşit olduğuna vurgu yapılmaktadır.

*Madde 90 Milletler Arası Antlaşmaları Uygun Bulma; bu madde ile usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası antlaşmalar kanun hükmündedir. Bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamaz. Uyuşmazlıklarda milletlerarası antlaşma hükümleri esas alınır vurgusu yapılmıştır. Dolayısıyla engelliler için uluslararası sözleşmelerin hükümlerinin bağlayıcılığına dikkat çekilmektedir.*

### **657 Devlet Memurları Kanununda bulunan hükümlere ilişkin bulgular**

*Madde 48 Genel ve Özel Şartlar, 48/7. fıkra 53 üncü madde hükümleri saklı kalmak kaydı ile görevini devamlı yapmasına engel olabilecek akıl hastalığı bulunmamak; maddesi ile özellikle zihin engelli bireylerin kamu kurumlarında istihdamı sınırlandırılmıştır.*

*Madde 72 Engelli olan memurların engellilik durumundan kaynaklanan yer değiştirme taleplerinin karşılanması için düzenlemeler yapılır; maddesi ile engelli bireylerin sağlık durumunu gerekçe göstererek istedikleri yere tayin isteyebileceğine dikkat çekilmektedir.*

## SONUÇ VE TARTIŞMA

Adalete erişim hakkı artık sadece Adalet Saraylarında sunulan hizmetlerden istifade edebilmek olarak değerlendirilmemekte, etkin bir şekilde yargılamada adil sonuçlara ulaşabilmek için adli hizmetlerden yararlanmanın ön koşulu sayılabilecek sosyo-ekonomik koşulların sağlanması da bu hak kapsamına girmektedir. Devletin sadece Adalet Saraylarını yapması ve adliye personeli ataması engellilerin adalete erişim hakkının sağlanması için yeterli değildir. Bugün Türkiye’de mevcut Adalet Sarayı binalarının çoğu eski kamu stoku binalarıdır. Dolayısıyla bu binaların önemli bir kısmında makul uyumlaştırma yapılmamıştır (engelli yolu, kabartma yazı, sesli uyarı sistemleri gibi) fiziksel engeller giderilmemiştir. Ancak 2011 yılındaki Van depreminden sonra Van’daki kamu binalarının çoğu yenilendi. Yine Van’da çok güzel bir Adalet Sarayı inşa edildi. Fakat deprem, toplumsal olarak ufuklarımızı yenilemedi. Çünkü yapılan birçok inşaatın tasarımında engelli bireylerin ihtiyaçları unutuldu. Keza bu araştırmayla da Van’da yaşayan engelli bireylerin adalete erişim konusunda önemli sorunlar yaşadıkları ortaya çıkmıştır. Özellikle engelli bireylerin Van Adalet Sarayına eşit erişim konusunda dış mekânlarda erişilebilirlik konusunda önemli sorunlar yaşadıkları, ana bina girişindeki rutin kontrol noktasında x-rey cihazıyla ilgili ciddi sıkıntılara maruz kaldıkları bazen de ayrımcılığa maruz kaldıkları, Van’da yaşayan işitme engelli bireylerin Adalet Sarayındaki danışmanlık hizmetlerinde yeterince hizmet alamadıkları gibi bir dizi sonuca ulaşılmıştır. Ayrıca, görme engelli bireylerin duruşma saatlerini takip etmekte zorluk yaşadıkları, duruşma anında ise bilgisayarlarda görme engelliler için tasarlanan bilgisayar okuma programlarının olmayışı ya da Adalet Bakanlığı Ceza Muhakemesinde Ses ve Görüntü Bilişim Sisteminin Kullanılması Hakkında Yönetmeliğine (2011) uygun Ses ve Görüntü Bilişim Sistemi (SEGBİS) hizmetinin olmayışı görme engellilerin adalete eşit erişim imkânını sınırladığı gibi sonuçlara da varılmıştır. Yine duruşma salonlarında işitme engelli bireyler için işaret dili tercüman hizmetinin sınırlı olması ayrı bir sonuç olarak ortaya çıkmıştır.

Engelli bireylerin Adalet Bakanlığı’nın kullandığı UYAP sistemine erişimi de ayrı bir araştırma konusu olarak karşımızda durmaktadır. Yani bu programın engelli bireylerin erişimine uygunluğu ne düzeydedir sorusu da ayrı bir araştırma ile cevaplanabilecek bir sorudur. Ayrıca engelli bireylerin

adalete eşit erişim hakkını, temelde iki başlıkta tartışmak mümkündür. Birincisi adalet saraylarında çalışan engelli bireylerin görev ve sorumluluk açısından diğer bireyler ile eşit fırsata sahip olma hakkı ile ilişkilidir. Diğer ise, adalet mahkemelerine bir şekilde yolu düşen engelli bireylerin adalete eşit erişimi ile ilişkilidir. Türkiye’de engelli bireylerin her iki temel hakta da adil olmayan uygulamalar ile karşı karşıya kalmaktadır. Bilindiği üzere Türkiye Cumhuriyeti yüz yıl önce kendisine çağdaş uygarlık düzeyine ulaşmak için adil bir hukuk devleti olma hedefini koymuştu. Keza adalete eşit erişim konusunda tartışmaya yol açacak uygulamalar varsa eğer uygulamada önemli sorunlar var demektir. Örneğin, hâkimlik ve savcılık yasasına göre engelli bireyler diğer bireyler ile aynı fakültelerden okuyup fakültelerini dereceyle bitirseler bile engelli bireylerin hâkim savcı olma imkânları yasal olarak kısıtlanmıştır. Adli ve idari yargı hâkim ve savcı aday olma şartları 2802 sayılı Hâkimler ve Savcılar Kanununun (1983) 8’inci maddesinde sayılmaktadır. Bu maddenin g bendi ise; *“hâkimlik ve savcılık görevlerini sürekli olarak yurdun her yerinde yapmasına engel olabilecek vücut ve akıl hastalığı veya engelliliği, alışılmışın dışında çevrenin yadırgayacağı şekilde konuşma ve organlarının hareketini kontrol zorluğu çekmek gibi engeli bulunmamak”* gibi bir şartla ayrımcılığa yasal bir zemin hazırlamıştır. Adeta hâkim, savcılar iktidar ve güç sahibi olan karar mercileri olarak; hukuk fakülteleri mezunu engelli bireyler ise güçsüz, korunmaya ve yardıma muhtaç bireyler olarak tanımlanmaktadır. Dolayısıyla engelli bireyler uzmanlık bilgisi veya profesyonellik yönleri ile eşit değerlendirmeyi hak etmelerine rağmen fiziki görünüşleri ve bedenleri üzerinden çağdışı bir bakış açısıyla yasal olarak ayrımcılığa maruz bırakılmıştır. Bu nedenle mevcut düzenleme evrensel insan hakları sözleşmelerine göre hiç kuşkusuz engelli bireyler için doğrudan ayrımcılık içeren bir yasal düzenlemedir.

Hâlbuki Anayasada, *“herkes, dil, ırk, renk, cinsiyet, siyasi düşünce, felsefi inanç, din, mezhep ve benzeri sebeplerle ayırım gözetilmeksizin kanun önünde eşittir”* ibaresi ile madde 10’da bireylerin temel haklarını kanun önünde *“eşitlik ilkesi”* bağlamında ayrımcılığa karşı güvence altına almıştır. Ayrıca Birleşmiş Milletler Engelli Hakları Sözleşmesi, İnsan Hakları Evrensel Beyanname ve Uluslararası İnsan Hakları Sözleşmesi gibi uluslararası sözleşmelerde insanlık onuru ve bireysel özerkliklerine saygı gösterilmesini, ayrımcılığın suç olduğunu, engellilerin topluma tam ve etkin katılımlarının sağlanmasını,

farklılıklara saygı gösterilmesini, engellilerin insan çeşitliliğinin bir parçası olarak kabul edilmesini, fırsat eşitliği, erişilebilirliğin sağlanmasını açıklayan metinlere rastlama mümkündür. Örneğin, Birleşmiş Milletler Engelli Hakları Sözleşmesindeki madde 3'te sözleşmenin dayandığı genel ilkeler; “a. Kendi seçimlerini yapma özgürlükleri ve bağımsızlıklarını da kapsayacak şekilde, kişilerin insanlık onuru ve bireysel özerkliklerine saygı gösterilmesi, b. Ayrımcılık yapılmaması, c. Engellilerin topluma tam ve etkin katılımlarının sağlanması, d. Farklılıklara saygı gösterilmesi ve engellilerin insan çeşitliliğinin ve insanlığın bir parçası olarak kabul edilmesi, e. Fırsat eşitliği, f. Erişilebilirlik, g. Kadın-erkek eşitliği, h. Engelli çocukların gelişim kapasitesine ve kendi kimliklerini koruyabilme haklarına saygı duyulması” olarak sayılmıştır. Dolayısıyla engelli bireyleri ayrımcılığa maruz bırakmadan toplumsal yaşamın bir parçası haline getirmek hem ulusal hem de uluslararası sözleşmeler ile desteklenmektedir. Ayrıca dışlama ve ötekileştirme ise çağdışı olarak kabul edilmektedir. Çağdaş uygarlıklar ve açık toplumlar, toplumsal yaşamın her alanında insan hakları yaklaşımını merkeze almakta ve toplumsal veya kamusal yaşamın her alanda insan odaklı bakış açısının yer edinmesi için çaba sarf etmektedir. Türkiye her ne kadar uluslararası sözleşmelere imza atan taraf devletlerden biri olsa da uygulamada Türkiye’de ayrımcılığa yol açan bazı hukuki sorunlarla karşılaşmak mümkündür. Bu sorunlardan bir tanesi de yukarıda bahsettiğimiz hâkim ve savcı olma kanunudur. Bir diğeri ise, “Hüküm fıkrası herkes tarafından ayakta dinlenir” yasal maddedir. Çünkü bedensel/ortopedik engelli bir bireyin ayakta kararı dinleme imkânının olmadığı gün gibi açıktır. Dolayısıyla Türkiye şayet çağdaş uygarlıklar düzeyine çıkma iddiasını sürdürecekse en başta hukuk sistemini insan hakları odaklı hale getirmek zorundadır.

Engelli bireylerin adalet hakkına erişim engelinin bulunmasının temel nedeni, Türkiye’de uluslararası belgelerde ve ulusal yasalarda yer alan hükümlerin yeterince uygulanmaması ile alakalıdır. Yani engellilere hizmetlerde hak odaklı düzenlemeler ihmal edilmektedir. Dolayısıyla, engelli bireylere yönelik bazı adaletsiz uygulamaların olması tesadüf değildir. Engelliler için Türkiye Cumhuriyeti Anayasasının 10. maddesindeki eşitlik ilkesi, kanun önünde eşitlik ötesinde veya şekilsel eşitlik dışında bir anlam ifade etmemektedir. Çünkü bu yasal güvenceyle çoğu kamu hizmetinde yararlanamamaktadırlar. Türkiye’de gerçek anlamda kamu hizmetlerinde eşitliğin sağlanabilmesi için

eşitlik hakkı ve ayrımcılık yasağı ilkelerinin tam olarak uygulanmasına ihtiyaç duyulmaktadır. Bu nedenle burada şunu çok rahat bir şekilde söyleyebilirim ki; adalete erişim hakkı ayrımcılık yasağıyla, hak arama özgürlüğüyle, adil yargılanma hakkıyla, bilgi edinme hakkıyla birebir örtüşme de birbiriyle çok yakından ilgili hak kategorisi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu araştırma kapsamında ulaşılan önemli bir sonuç da Van Adalet Sarayının Erişebilir Belgesine sahip olmasıdır. Ayrıca 14 engelli personelin Van Adalet Sarayında çalışıyor olması, bunların da engellerine uygun işlerde istihdamı önemli bir sonuç olarak değerlendirilebilir. Yine araştırmacı tarafında üç kez Van Barosu başkanından randevu talebinde bulunmasına rağmen randevunun verilmemesi araştırma verileri için olumsuz bir sonuç olarak görülmektedir. Bir de Van Barosunun baro içinde engellilere yönelik bir komisyonun oluşturulmaması da ayrı bir olumsuz sonuç olarak değerlendirilmiştir.

### ÖNERİLER

Engelli bireylerin yaşamın tüm alanlarında rahat edebilmesi için, Türkiye’de özellikle kamu hizmetlerine erişimde engel teşkil eden durumları ortadan kaldıracak şartları sağlamak, var olan yasaları hayata geçirmek için bütün ilgili paydaşlara insan onurunu yükseltmeye yönelik adımların atılması önerilmektedir. Şayet aktörler üzerine düşen sorumluluğu yerine getirirse hiçbir engelli birey bugün yaşanan sorunlar kadar daha büyük sorunlarla karşılaşmaz. Sorumluluk sahibi ve vicdanlı her kamu görevlisinin sahip olacağı çabaların merkezinde engelli insanlar olmalıdır. Dolayısıyla adalette erişilebilirlikle ilgili hizmetlerin iyi belirlenmesi gerekmektedir. Adalette erişilebilirlik sadece mekânda erişilebilirliğin sağlanmasıyla olmaz aynı zamanda haklar ve eşitlik bağlamında erişilebilirliğin ele alınmasıyla da olur. Böylece, engelli bireylerin de adalet hizmetlerine eşit erişim konusunda her türlü haktan herkes kadar eşitçe yararlanmaya hakları olduğu unutulmamalıdır. Bu çerçevede, engellilerin kamu hizmetlerine ve adalete erişilebilirliği konusunda çeşitli kamu spotlarıyla farkındalık çalışmaları yapılmalıdır. Ayrıca Adalet Saraylarında danışmanlık hizmetlerinde ve duruşma salonlarında işaret dili bilen yeminli tercümanlar bulunmalıdır. Barolarda adli yardımlar için engellilere yönelik bir birim oluşturulmalıdır. Bir de engelli bireylerin adalete eşit erişim konusunda yaşadıkları sorunlar yine onların görüşleri doğrultusunda kalıcı çözümler üretmek için gerekli çalışmalar yapılmalıdır.



## KAYNAKÇA

- Adalet Bakanlığı. (1983). *2802 sayılı Hâkimler ve Savcılar Kanunu*. <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2802.pdf>/ adresinden erişildi.
- Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı. (2012). *2013-2017 Stratejik Planı*. Ankara. <http://www.sp.gov.tr/tr/stratejik-plan/s/377/Aile+ve+Sosyal+Politikalar+Bakanligi+2013-2017/> adresinden erişildi.
- Aile, Çalışma ve Sosyal Politikalar Bakanlığı Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü (2016). *Erişilebilirlik İzleme ve Denetleme Yönetmeliği*. <https://www.ailevecalisma.gov.tr/eyhgm/mevzuat/ulusal-mevzuat/yonetmelikler/erisilebilirlik-izleme-ve-denetleme-yonetmeliği/> adresinden erişildi.
- Akşit, M. A., Kuşku M., Oktay, G., Şaylıgil, Ö. (2018). Engellilerin Haklarına İlişkin Sözleşmenin Sorgulanması, *Türk Dünyası Uygulama ve Araştırma Merkezi Yenidoğan Dergisi* No. 2018/2 <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/747263/> adresinden erişildi.
- Avrupa Birliği Türkiye Delegasyonu. (2018, 11 Ağustos). *Avrupa Birliği Temel Haklar Şartı*. Erişim Tarihi: 11 Ağustos 2018, <https://www.avrupa.info.tr/tr/avrupa-birligi-temel-haklar-bildirgesi-708>.
- Avrupa Birliği Genel Sekreterliği. (2011). *Avrupa Birliği'nin İşleyişi Hakkında Antlaşma*. Erişim Tarihi: 11 Ağustos 2018, <https://www.ab.gov.tr/files/pub/antlasmalar.pdf>.
- Aysoy, M. (2004). *Avrupa Birliği Sürecinde Özürlüler Politikası*. Bilge Matbaacılık. İstanbul.
- Baltacı, A. (2017). Nitel Veri Analizinde Miles-Huberman Modeli, *Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi (AEÜSBED)*, Cilt 3, Sayı 1, Sayfa 1-15.
- Birleşmiş Milletler Engelli Hakları Sözleşmesi, Karar Sayısı: 2009/15137 Resmî Gazete/ Sayı: 27288.
- Burcu, E. (2007). Türkiye'de Özürlü Birey Olma Temel Sosyolojik Özellikleri ve Sorunları Üzerine Bir Araştırma, *Hacettepe Üniversitesi Yayınları*, Ankara.
- Çağlar, S. (2012). Engellilerin Erişilebilirlik Hakkı ve Türkiye'de Erişilebilirlikleri. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi (AÜHFD)*. 61 (2) s. 541-598.
- Çelik, H., Başer Baykal, N. ve Kılıç Memur, H. N. (2020). Nitel Veri Analizi ve Temel İlkeleri. *Eğitimde Nitel Araştırmalar Dergisi – Journal of Qualitative Research in Education*, 8(1), 379-406. doi:10.14689/issn.2148-2624.1.8c.1s.16m.

- Çopuroğlu, Y. C. & Mengi A. (2014). Toplumsal Dışlanma ve Otizm. [Social exclusion and autism]. *Turkish Studies*, 9(5), 607-626, doi: <http://dx.doi.org/10.7827/TurkishStudies.6708>.
- Engelliler Hakkına İlişkin Sözleşme [EHİS], (2006). <https://humanrightscenter.bilgi.edu.tr/media/uploads/2015/08/03/EngellilerinHaklarinalliskinSozlesme.pdf> adresinden erişildi.
- Maxwell, J. A. (1992). Understanding in Qualitative Research. *Harvard Educational Review*, 62, 979-1000.
- Mengi, A. (2014). *Sosyolojik Boyutlarıyla Otizm [Sociological Dimensions of Autism]* (Doktora tezi). Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elazığ.
- Mengi, A. (2019). Sosyal Bilgiler Ders Kitabı ve Öğretim Programının Engellilik Açısından İncelenmesi. *Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Fakültesi Özel Eğitim Dergisi*, 20(4), 707-736. doi:10.21565/ozelegitimdergisi.123456.
- Miles, S. & Singal, N. (2008). The Education for All and Inclusive Education Debate: Conflict, Contradiction or Opportunity?, *Revised for publication, International Journal of Inclusive*. [https://www.researchgate.net/publication/228629054\\_The\\_Education\\_for\\_All\\_and\\_inclusive\\_education\\_debate\\_Conflict\\_contradiction\\_or\\_opportunity\\_adresinde](https://www.researchgate.net/publication/228629054_The_Education_for_All_and_inclusive_education_debate_Conflict_contradiction_or_opportunity_adresinde) erişildi.
- Öz, Şaban (2013). “Engelli Din Eğitiminden «Özürsüz» Din Eğitimi Modelliğine: «Ötekileştirilen» Özürlülerin Din Eğitiminde Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri”, *Hikmet Yurdu Düşünce-Yorum Sosyal Bilimler Araştırma Dergisi*, 6 (11), ss. 75-89.
- Özgül, H. (2014). *Erişilebilirlik*. Erişim Tarihi: 11 Ağustos 2018, <http://www.tohad.org/tohad/erisilebilirlik/>.
- Tiyek R., Eryiğit B. H. ve Baş E. (2016). Engellilerin Erişilebilirlik Sorunu ve TSE Standartları Çerçevesinde Bir Araştırma. *Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*. Nisan, Sayı:12.
- Türkiye İstatistik Kurumu [Turkish Statistical Institute] (2002). *Türkiye Özürlüler Araştırması*. (2002). <https://kutuphane.tuik.gov.tr/pdf/0014899.pdf> adresinden edinildi.
- World Health Organization [WHO] (2011). *World Report on Disability*. Retrieved from [https://www.who.int/disabilities/world\\_report/2011/en/](https://www.who.int/disabilities/world_report/2011/en/) adresinden erişildi.

- Yalçın, B. (2004). *Basılı Yayınlarda Özürlülük İmajı: Tutumun Etkileri Hakkında İnceleme, Öz-Veri Cilt 1 Sayı (1)*, s111-128.
- Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2005). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*. (5. Baskı). Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2008). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri* (6. Baskı). Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Yılmaz, M. (2012). Kapsayıcı Tasarım ve Mekân, *Mimarist*, Sayı 43, s. 107 – 111.



# KONYA MEVLANA KÜLTÜR MERKEZİNİN ERİŞİLEBİLİRLİK AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

Hatice Derya ARSLAN<sup>1</sup>

Sümeyye Merve ACAR<sup>2</sup>

## Öz

Kentsel çevrenin ve yapı içindeki mekânların tüm kullanıcılar için erişilebilir olması aynı zamanda engelli bireylerin de bu yapıyı çevreleri kullanımının artırılması önemlidir. Yaş, beceri durum ve imkânların oluşturduğu farklılıklara karşın tüm bireylerin mümkün olduğu oranda eşit ve aktif kullanımlarını sağlayan çevre ya da tüm ürünlerin tasarlanması sürecindeki tasarım yaklaşımı; herkes için tasarım kavramı, bugün tüm mimari çalışmalarda ele alınmaktadır. Mekân ve çevre tasarımında kullanılabilirlik ve erişilebilirlik ele alınarak, her türlü birey için eşit kullanım şartlarının sağlanması, tasarlanan yapı, çevre ve iletişimin herkes için eşit imkânlarda sunulması, kullanım yöntemlerinin kişilerin bireysel yetenek ve tercihlerine göre geniş seçenekler içermesi evrensel tasarım ilkeleri temel alınarak oluşturulabilmektedir. Bu bağlamda erişilebilirlik sosyal hayata katılımı etkili bir parametredir. Toplumsal yaşamın her alanında engellilerin de yer alması, eğitim ve rehabilitasyon hizmetlerinden faydalanması, üretime, sosyal kültürel ve sportif faaliyetlere katılımının sağlanması için her çeşit mekân erişilebilirlik kriterlerini sağlayacak standartlarda düzenlenmelidir.

Bu çalışmada Konyada birçok etkinliğe ev sahipliği yapan Mevlana Kültür Merkezi'nin evrensel tasarım yaklaşımıyla engellilik ve erişilebilirlik kavramları bağlamında değerlendirilmesi amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda bina yakın çevresinin; yaya geçidi, yaya yolu, otopark, rampa düzenlemeleri özelinde ve bina iç mekânlarının; merdiven, asansör, koridor ve işaret düzenlemeleri özelinde fotoğraflama, yerinde ölçüm ve gözlem teknikleri ile mevcut durumları tespit edilmiştir. Mevcut durum tespitleri ulusal ve uluslararası erişilebilir çevre standartları ve erişilebilir bina standartları doğrultusunda oluşturulan tablolar aracılığı ile değerlendirilmiştir. Değerlendirme sonucunda Mevlana Kültür Merkezi'nin erişilebilir çevre ve bina standartlarını tam olarak sağlamadığı tespit edilmiş ve çözüm önerileri sunulmuştur. Belirlenen standartlar ile ilerdeki tasarımlar için bir rehber oluşturmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** *Erişilebilirlik, Evrensel Tasarım, Engelli Birey, Mevlana Kültür Merkezi*

<sup>1</sup> Doç. Dr., Necmettin Erbakan Üniversitesi, Mühendislik Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, E-Posta: deryaarslan@erbakan.edu.tr, ORCID: 0000-0001-7742-3405

<sup>2</sup> Mimar, Yüksek Lisans Öğrencisi, Necmettin Erbakan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, E-Posta: smacar72@gmail.com, ORCID: 0000-0002-1969-1097

ARSLAN, D., ACAR M. (2020). Konya Mevlana Kültür Merkezinin Erişilebilirlik Açısından Değerlendirilmesi. . Sosyal Politika Çalışmaları Dergisi, "Erişilebilirlik" Özel Sayısı Cilt 2, 285-326. DOI: 10.21560/spcd.vi.821046.

# ASSESSMENT OF KONYA MEVLANA CULTURAL CENTER WITH RESPECT TO ACCESSIBILITY

## *Abstract*

The accessibility of the urban environment and spaces within the building for all users and increasing the usage of these built environments by individuals having with disabilities is important. The design approach that ensures equal and active use of all individuals as much as possible despite the differences created by age, skill, situation and opportunities the concept of design for everyone is addressed in all architectural works today. By considering usability and accessibility in space and environmental design, providing equal usage conditions for all kinds of individuals, providing the designed building, environment and communication with equal opportunities for everyone, including the usage methods wide options according to the individual abilities and preferences of the people can be created on the basis of universal design principles. In this context, accessibility is effective parameters in participation in social life. All kinds of spaces should be arranged at standards that will meet the accessibility criteria in order to include disabled people in all areas of social life, to benefit from education and rehabilitation services, to ensure their participation in production, social, cultural and sports activities. In this study, it is aimed to evaluate Mevlana Cultural Center, which hosts many events in Konya, in the context of disability and accessibility concepts with its universal design approach. For this purpose, the near building's environment; for pedestrian crossing, pedestrian road, parking lot, ramp arrangements and building interiors; The current situation of the stairs, elevators, corridors and sign arrangements were determined with photography, on-site measurement and observation techniques. Existing situation assessments have been evaluated through tables created in line with national and international accessible environmental standards and accessible building standards. As a result of the assessment, it was determined that the Mevlana Cultural Center did not fully meet the accessible environment and building standards and solutions were offered. It has created a guide for future designs with the determined standards.

**Keywords:** *Accessibility, Universal Design, Disabled Individual, Mevlana Cultural Center*

## GİRİŞ

Sanayi devriminin bir getirisi olarak gelişen kentleşme olgusu ile nüfus ve gereksinimler hızla artmış, yapılı çevre oluşturma sürecinde ergonomik ve herkes için ulaşılabilir nitelikte düzenlemeler yapılması gerekli olmuştur. Kenti var eden ve ona anlam kazandıran bu çeşitlilik nedeniyle yerel ve merkezi yöneticilerin kentteki tüm bireylere eşit şartlarda hizmet vermesi gerekmektedir (Kalaycı ve ark., 2006). Evrensel tasarım kavramı; her bireye hitap eden ürünler ve yapılı çevreler sunması, tüm ölçütlerde, yaşlarda ve yeteneklerdeki bireyler için yaşamı kolaylaştıracak bir tasarım yaklaşımı olması nedeniyle önem arz etmektedir. Yaşam kalitesini yükseltmek sağlıklı yaşanabilir çevreler oluştururken; eşitlik, sosyal sınıf farkı yaratmaksızın herkese uygun mekânlar yaratma, mümkün olduğunca çok kişi tarafından eşit şartlarda kullanılan alanlar ve ürünler tasarlama hedefi önceliklidir. Bu bağlamda erişilebilirliği sağlamak evrensel tasarım için bir kriter olmaktadır. Erişilebilirlik ile ihtiyaçlar doğrultusunda mekân ve mekân gruplarına hizmet olanakları sağlanırken; bağımsız ve eşit olarak faydalanma da sağlanmaktadır. Farklı gereksinimleri olan bireylerin, yardıma ihtiyaç duymadan açık ve kapalı mekânlara ulaşabilmesi ve kullanabilmesi erişilebilirliğin ana çizgisini ortaya koymaktadır. Evrensel tasarımın değindiği toplum hayatına engellilerin katılımını sağlamak; alana, yapıya, hizmete erişimi sağlamak ile mümkündür. Binanın tasarımında engelli bireylerin erişilebilirlik çözümlerinin yön bulma yeteneği ile bütünleşmesi anlayışı toplumdaki her bireyin potansiyelini geliştirmesine ve sosyal yaşama katılmasına zemin hazırlayacağı öngörülmektedir.

Engelli bireylere yönelik mekân tasarımına dair ilk çalışmalar 1960'lı yıllarda yapılmaya başlanmıştır. Örneğin ANSI A117.1, 1961; BSI, 1979 vb. gibi standartlar mekân tasarımlarında kullanılmaya başlanmıştır. Türkiye'de buna paralel olarak 1991 yılında 'Özürlü İnsanların İkamet Edeceği Binaların Düzenlenmesi Kuralları' isminde standart (TS 9111) 1991 yılında yürürlüğe girmiştir. 1993 yılında Birleşmiş Milletler tarafından yaşlı ve engelliler için erişilebilirlik kapsamında standart kurallar (United Nations, 1993) belirlenmiş ve takip eden yıllarda farklı başlıklarda standartlar yayımlanmıştır (The Center for Universal Design, 1997; Story ve ark., 1998; Preiser ve Ostroff, 2001).

1998 yılında Uluslararası Standartlar Organizasyonu (ISO 9241) tarafından erişilebilir ve evrensel tasarım ilkeleri yayımlanmıştır. Barnes ve ark.(1999) engellileri toplumsal hayatın dışında tutan ve baskı altında yaşamaya zorlanan bir grup olarak tanımlamış ve bu akım neticesinde Hanson (2004) erişilebilirlik için tasarım yaklaşımını ele almıştır. Türkiye’de 2013 yılında yayımlanan yönetmelik ile erişilebilirlik izleme ve denetleme uluslararası normlarda bir standart hale dönüşmüştür. Standartlara uygun düzenlemeler uygulamalarda yer almaya başlamıştır.

Bu çalışmada Konya’da birçok etkinliğe ev sahipliği yapan Mevlana Kültür Merkezi’nin evrensel tasarım yaklaşımıyla engellilik ve erişilebilirlik kavramları bağlamında uygulamalarda uyulması gerekli standartlar doğrultusunda değerlendirilmesi amaçlanmıştır. Özellikle yerli ve yabancı on binlerce insanın ziyaret etmesinden, Konya İli için birçok etkinliğe ev sahipliği yapmasından ve sosyal hayatta aktif bir şekilde rol oynamasından dolayı bu bina ve çevresinin erişilebilirlik bağlamında değerlendirilmesi önem arz etmektedir. Belirlenen amaç doğrultusunda bina yakın çevresinin; yaya geçidi, yaya yolu, otopark, rampa düzenlemeleri özelinde ve bina iç mekânlarının; merdiven, asansör, koridor ve işaret düzenlemeleri özelinde fotoğraflama, yerinde ölçüm ve gözlem teknikleri ile mevcut durumları tespit edilmiştir. Mevcut durum tespitleri ulusal ve uluslararası erişilebilir çevre standartları ve erişilebilir bina standartları doğrultusunda oluşturulan tablolar aracılığı ile değerlendirilmiş ve öneriler geliştirilmiştir.

## EVRENSEL TASARIM VE ERİŞİLEBİLİRLİK

Evrensel tasarım tüm ürünlerin ve çevrelerin, farklı yetenek, eğitim ve ihtiyaçlara sahip bireylerin beklentilerini karşılayacak, tüm bireylere eşit kullanım olanakları verecek ürünlerin üretimi ve tasarımıdır. Evrensel tasarımın amacı, ulaşılabilir olma özelliğinin yanında, kullanıcıların yeteneklerine bakmaksızın mümkün olabildiği kadar büyük bir kitle tarafından kullanılacak ürünler, yapılar ve çevrelerin tasarlanmasıdır. Evrensel tasarım, aynı zamanda herkes için tasarım, diğer bir deyişle engelsiz tasarım, eşitlikçi kullanım, kapsayıcı tasarım, yaşam boyu süren tasarım gibi kavramlarla da karşımıza çıkmaktadır. Bu yaklaşımın çerçevesi oldukça geniş bir çeşitlilik



sergileyen insan profili olarak; çocukları, yaşlıları, engelli/özürlü insanları, farklı boyutları olan insanları, hasta ya da sakatlanmış insanları, hamile bayanları, çocuklu bireyleri, geçici güç, bilinç kaybına sahip olan ve daha nice farklı insanlık durumuna dair farklılıkları kapsamaktadır. Evrensel tasarım, “ürün, mekân ve çevrelerin farklı yaş, beceri, durum ve yeterlilikteki insanlar tarafından kullanılacak şekilde tasarlanması” olarak tanımlanmaktadır (Story ve ark. 1998). Evrensel tasarım kavramının da çıkış yeri olan Evrensel Tasarım Merkezi 1997 yılında “evrensel tasarım” kavramını kapsamlı bir biçimde ifade etmek amacıyla, evrensel tasarım prensiplerini yayınlamışlardır (Tablo 1).

**Tablo 1.** Evrensel tasarım prensipleri (The Center for Universal Design)

PRENSİPLER	REHBERLER
<b>EŞİT KULLANIM</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Bütün kullanıcılar için kullanımın aynı değerde olması sağlanmalıdır. Mümkünse her zaman aynı, mümkün olmadığı zaman eş değer kullanım olmalıdır.</li><li>• Bütün kullanıcılar için ayrımcılıktan kaçınılmalıdır.</li><li>• Mahremiyet, güvenlik ve emniyet için şartlar bütün kullanıcılar için elde edilebilir eşitlikte olmalıdır.</li><li>• Tasarım bütün kullanıcılara aynı çekicilikte sunulmalıdır.</li></ul>
<b>KULLANIMDA ESNEKLİK</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Tasarımda kullanıcılar için kullanım şekillerinde seçme hakkı sağlanmalıdır.</li><li>• Tasarım kullanıcılar için erişim ve kullanımda hem sağ hem de sol el kullanımına imkân vermelidir.</li><li>• Tasarımın doğru ve dikkatli bir şekilde kullanımını sağlayacak tedbirlerin alınması sağlanmalıdır.</li><li>• Tasarımın kullanıcıların hızına uyma yeteneği sağlanmalıdır.</li></ul>
<b>BASİT VE SEZGİSEL KULLANIM</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Tasarımda gereksiz karmaşıklık ortadan kaldırılmalıdır.</li><li>• Tasarımda kullanıcı beklentileri ve sevgileri dikkate alınmalıdır.</li><li>• Tasarımda kullanıcıların okuma yazma seviyeleri ve yabancı dil becerileri dikkate alınmalıdır.</li><li>• Tasarımda bilgi düzeninin önemine göre yoğunlaştırılarak kullanılması gerekmektedir.</li><li>• Tasarım, iş süresince veya bitiminde etkili uyarıcıların devrede olmasını sağlamalıdır.</li></ul>

<b>ALGILANABİLİR BİLGİLENDİRME</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Tasarım için gerekli olan bilgilendirmede farklı anlatımlar kullanılmalıdır. (resimli, sesli, dokunma duyusuyla algılanabilen)</li><li>• Tasarım için gerekli bilgilendirmenin maksimum anlaşılabilirlikte olması sağlanmalıdır.</li><li>• Tasarımda kullanılan elemanlar tanımlanabilecek şekilde birbirinden ayrılmalıdır. Bu yönlendirme ve kılavuz oluşturma ile gerçekleşmektedir.</li><li>• Tasarım duyuusal kısıtlamalara sahip insanlar tarafından kullanılan tekniklerden veya araçlardan daha iyi olan çözümler getirmelidir.</li></ul>
<b>TASARIMDA HATA PAYI</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Tasarımda kullanılan elemanlar tehlike ve hataları mümkün olduğu kadar azaltacak şekilde düzenlenmelidir. En çok kullanılan elemanlar için ulaşılabilirlik sağlanmalı, tehlikeli elemanlar Hata Payı yok edilmeli, izole edilmeli veya bu elemanlara karşı korunma sağlanmalıdır.</li><li>• Tasarım, oluşabilecek tehlikeler ve hatalar konusunda uyarı sağlamalıdır.</li><li>• Tasarım oluşabilecek hatalara ve tehlikelere karşı koruma özelliklerini sağlamalıdır.</li><li>• Tasarımda, dikkat isteyen işlerdeki hareketleri sınırlayıcı önlemler geliştirilmelidir.</li></ul>
<b>DÜŞÜK FİZİKSEL GÜÇ KULLANIMI</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Tasarım, kullanıcıların doğal vücut yapıları ile kullanabilmelerine imkân vermelidir.</li><li>• Tasarım çalıştırılırken makul ölçüleri aşmayacak şekilde güç kullanımı sağlanmalıdır.</li><li>• Tekrar eden hareketler mümkün olduğu kadar azaltılmalıdır.</li><li>• Tasarımın uzun süreli fiziksel güç harcanmasını azaltacak şekilde yaklaşımı olmalıdır.</li></ul>
<b>YAKLAŞIM VE KULLANIM İÇİN BOYUT VE MEKÂN ALGILANMASI</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Oturan veya ayakta olan her kullanıcının önemli elemanları görebilmeleri için engelsiz bakış açısı sağlanmalıdır.</li><li>• Oturan veya ayakta olan her kullanıcının bütün elemanlara rahat uzanması sağlanmalıdır.</li><li>• Tasarım farklı el ölçülerine ve kavrama özelliklerine uyum sağlamalıdır.</li><li>• Kişisel yardım veya yardımcı araçların kullanımına imkân sağlanması için gerekli alan sağlanmalıdır.</li></ul>

Erişilebilirlik kavramının ilk ortaya çıkışı, American National Standard Specifications for Making Buildings and Facilities (ANSI, 1961)'de yer alan “Yapıları fiziksel engellilere göre erişilebilir ve kullanılabilir yapma” yönerge kitabı ile olmuştur. Erişilebilirlik, engellilerin toplumdaki diğer bireyler gibi bağımsız yaşayabilmelerini ve yaşamın tüm alanlarına tam ve etkin katılım sağlayabilmelerini; fiziki çevreye, ulaşım, bilgi ve iletişim teknolojileri ve sistemlerine eşit koşullarda sahip olmalarını ifade etmektedir. Herhangi bir engeli olan *özellikle* tekerlekli sandalye kullanan kişilerin, tüm bina ve yakın çevresi kullanıcılarının, normal kullanım şartları ve altında yardımsız olarak rahatlıkla giriş-çıkışına, içeride dolaşmasına ve burada sunulan tüm hizmetlerden yararlanmasına imkân tanıyan her çeşit bina, ulaşılabilir nitelikte olarak kabul edilir (TSE TS 9111, 2011). Kısaca erişilebilirlik; hayata katılmada ve ihtiyaçlar doğrultusunda mekân ve mekân gruplarına, hizmetlere, olanaklara *ulaşılabilirlik sunulması*, bağımsız ve eşit olarak faydalanma ilkesinin sağlanmasıdır. Engellilik; bireyin geçirdiği hastalığın türüne göre vücut için gereken hayati fonksiyonlarının kendine yetecek düzeyde olmaması ve normal sayılan ölçüler dâhilinde bir rolü yerine getirmeme veya özürülük ve sakatlık sonucu oluşan bir dezavantajlı olma durumudur.

### 1. Engellilik Standartları

Türk Standartları Enstitüsü (TSE) tarafından yayınlanan engellilere yönelik kural ve standartlar klavuzu; kamu kurum ve kuruluşlarına ait mevcut resmî yapılar; yol, kaldırım, yaya geçidi, yeşil alanlar, spor alanları ve benzeri sosyal ve kültürel alan düzenlemeleri ile birlikte özel yapı ve çevre düzenlemelerine ilişkin erişilebilirlik düzenlemelerine ait açıklamaları kapsamaktadır. Kılavuz; erişilebilir çevre standartları ve erişilebilir yapı standartları başlıklarını oluşturarak, özellikli yapılar için özel düzenleme kuralları, mevcut yapılar, toplu taşıma hizmetleri, bilgilendirme işaretleme ve duyumsanabilir (hissedilebilir) yüzeyler ile ilgili standartları içermektedir. Alanlarda dış mekânı tanımlayan elemanlara ait olması gereken ölçüler ve tasarım şekillerine erişilebilirliğin sağlanması için belli standartlar çevresinde güvence altına alınmaktadır. Fiziksel engelli bireyler için yapılacak çalışmalarda değinilmesi gereken başlıklar ve standartlar için gerekli içerikler standartlar da erişilebilir çevre ve bina alt başlıklarında verilmiştir.

## MATERYAL VE YÖNTEM

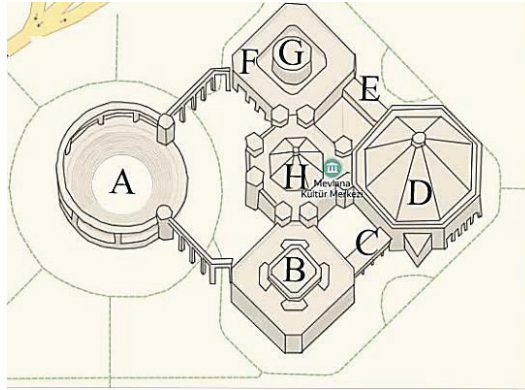
*Çalışmada Konya İli, Karatay İlçesi'nde kültürel ve sosyal etkinliklerin sıklıkla gerçekleştirildiği Mevlana Kültür Merkezi iç ve dış mekânlarının erişilebilir çevre ve erişilebilir bina değerlendirmesi yapılmıştır. Bu kapsamda;*

- Dünya Engelliler Vakfı (DEV), 2011 *öncülüğünde Evrensel Standartlar ilke, usul ve esaslarına göre planlanmıştır; "Engelliler İçin Evrensel Standartlar Kılavuzu, Ulaşılabilirlik Gereklere"*,
- T.C. Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı, Özürlü ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü, (ÖZİ), 2011, *Yerel Yönetimler İçin Ulaşılabilirlik Temel Bilgiler Teknik El Kitabı*,
- Türk Standartları Enstitüsü (TSE) tarafından hazırlanan TS 12576 "Şehir içi Yollar Özürlü ve Yaşlılar İçin Sokak, Cadde, Meydan ve Yollarda Yapısal Önlemler ve İşaretlemelerin Tasarım Kuralları",
- TS 9111 "Engelli İnsanların İkamet Edeceği Binaların Düzenlenmesi Kuralları",
- BM 2004, *Accessibility for the Disabled A Design Manual for a Barrier Free Environment*, United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Division for Social Policy and Development ve
- DIN 18024-01, 1998, "Straßen, Plätze, Wege, Öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze"
- T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2018, *Otopark Yönetmeliği*, başlıklı çalışmalar doğrultusunda bir değerlendirme tablosu oluşturulmuş ve mevcut durum değerlendirilmiştir.

*Çalışmanın kapsamı; kültür merkezine engelsiz erişimin sağlanabilmesi için kültür merkezi açık alanına ait kaldırımlar, yaya yolları, merdivenler, rampalar ve otopark alanları gibi bina girişine kadar olan güzergâhtaki unsurlar ile birlikte binaya ait bloklardaki girişler, blokların iç mekânında uygulanan merdivenler, rampalar, engelli asansörleri, koridorlar gibi erişilebilirliği etkileyen tüm alanları içermektedir. Araştırma kapsamında Mevlana Kültür Merkezi tamamı incelenmeye alınmamış, erişilebilirliği etkileyen ulaşım akslarında bulunan öğeler haricindeki mekânlar araştırmanın dışında bırakılmıştır.*

## MEVLANA KÜLTÜR MERKEZİNİN ERİŞİLEBİLİRLİK DEĞERLENDİRİLMESİ

Mevlana Kültür Merkezi, Mevlana Müzesi'ne yaklaşık bir kilometre uzaklıkta, tarihi Üçler Mezarlığı'na yakın konumda Konya İli, Karatay ilçesinde yer almaktadır. Mevlana Müzesi' ne ve Şehitlik Müzesi' ne yakın konumu ile birlikte çevresinde projelendirilmiş kültür merkezi ile turizm ve kültür aksını oluşturmaktadır. Bölgeye ulaşım şehir merkezinden veya diğer ilçelerden düzenlenen toplu taşıma araçları ile sağlanmaktadır. Her yıl Mevlana Celaleddin-i Rumi'yi anma törenleri kapsamındaki Şeb-i Arus etkinlikleri yurt içi ve yurt dışından gelen ziyaretçiler için önemli bir buluşma noktası niteliğindeki Mevlana Kültür Merkezi'nde yapılmaktadır. Konya' da yapılacak program ve etkinliklere gerek açık alanı gerekse kapalı hacmi ile hizmet verebilecek kapasitedeki kültür merkezi; yaklaşık 100.000 m<sup>2</sup>'lik bir alana sahiptir. Kültür merkezi A, B, C, D, E, F, G, H bloklarından oluşmaktadır (Şekil 1). A blok 3000 kişilik açık sema gösteri alanını içermektedir. B blok içinde sergi salonları ve konferans salonunu barındırmaktadır. C blok mutrip heyet çalışma odalarından oluşmaktadır. D blok dünyanın en büyük kandiline sahip sema alanına sahiptir. E blok geçiş galerisi niteliğinde iki girişten oluşur. F blok da ise kültür müdürlüğü ofisleri, sanat atölyeleri bulunmaktadır. G blok tamamen kendine özgü bir işlevde şadırvan ve mescit mekânını kapsamaktadır. H blok ise protokol ve engelli girişinin tanımlandığı aynı zamanda kafeterya, havuz, ana fuaye gibi mekanlara sahiptir.



Şekil 1. Mevlana Kültür Merkezi vaziyet ve bloklar (Web iletisi 1)

Yaklaşık 100.000 m<sup>2</sup>'lik bir alana sahip olan Mevlana Kültür Merkezi'ne kuzey ve batı yönünde caddelere açılan yaya yolları ile doğu ve güney yönünde ise otopark düzenlemelerinden erişim sağlanmaktadır. Parselin batı yönünde yer alan, yoğun trafiğe sahip Aslanlı Kışla Caddesi üzerinden gerekli yaya geçidi ve trafik lambası düzenlemesiyle tramvay durağından alana ulaşım sağlanmaktadır. Aynı zamanda diğer toplu taşıma araçları da batı cephesinde bulunan kaldırım aksında yolcuları bırakmaktadır (Şekil 2).



Şekil 2. Mevlana Kültür Merkezi blok girişleri, durak yerleri, otopark giriş çıkışları ve yaya yolları (Web İletisi 2)

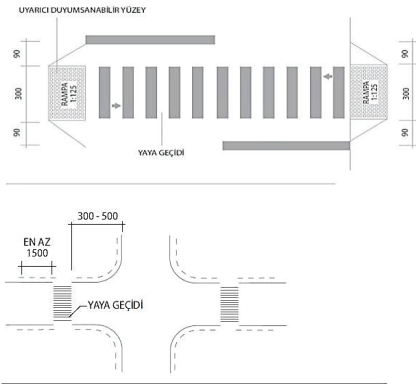
Yapıya ait açık alanın büyüklüğü ve yeşil alanlara sahip olması etkinlik sonrası etkileşime veya insanların rahatlamak için bir araya gelmesine, insanların sosyalleşirken ortamdan faydalanmasına hizmet etmektedir. Mevlana Kültür Merkezi etkinlikler sürecinde açık alanlarının da kullanıcı yoğunluğu taşıdığı bir merkezdir. Alana 5 farklı noktadan sağlanan girişler, açık sema alanının çevresinde oluşturulan aksa katılarak, eğimli ve basamaklı yaya yolları ile binaya ulaşmaktadır. Alanın incelemesi; erişilebilir açık alan ve erişilebilir bina iç mekânı olmak üzere iki başlık altında yapılmıştır. Erişilebilir açık alan değerlendirilmesi; yaya geçidi, yürüyüş yolları, rampalar, merdivenler, otopark alanlarını içermektedir. Erişilebilir iç mekan değerlendirilmesi; bina girişleri, bina içi düşey ve yatay sirkülasyon elemanlarını içermektedir.

## 1. Erişilebilir Açık Alan Değerlendirmesi

Mevlana Kültür Merkezi dış mekânlarının erişilebilirlik değerlendirmesi için değerlendirme tablosu (Ek 1) hazırlamada ÖZİ, 2011, Yerel Yönetimler İçin Ulaşılabilirlik Temel Bilgiler Teknik El Kitabı, DEV “Engelliler İçin Evrensel Standartlar Kılavuzu, Ulaşılabilirlik Gereklere (2011)” önderliğinde; TS12576, BM 2004, TS9111, DIN 18024 ve Otopark Yönetmeliği 2018’den faydalanılmıştır.

### 1.1. Yaya Geçidi

Yaya geçidi için standart düzenlemeleri Şekil 3’deki çizim ile görselleştirilerek anlatılmış ve alandaki kaldırım, uyarıcı yüzey ve rampa düzenlemelerinin standarda uygun olduğu gözlenmiştir. Tramvay durağından alana geçiş sırasında oluşturulan yaya geçidi yüzeyi ve iki yönlü rampalar da standartlara uygun olarak düzenlenmiştir (Şekil 4). Karşıdan karşıya geçişi sağlayan trafik akslarındaki kaldırımlar görme engelliler için duyumsanabilir yüzeyi ile tekerli sandalye kullanıcısı için iki yönden eğimli rampa düzenlemeleri ile erişilebilirlik standartlarını sağlamaktadır (Şekil 5).



Şekil 3. Yaya kaldırımı ve geçidi standartları (TS 12576)



Şekil 4. Tramvay durağı ile Aslanlı Kışla cadde bağlantısı

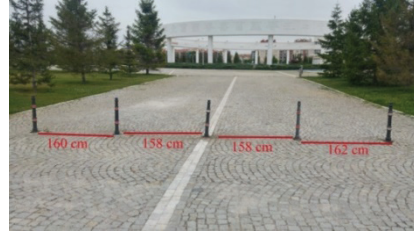
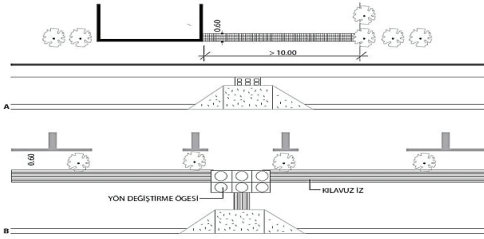


Şekil 5. Kışlaönü sokakta bulunan trafik ışıklarındaki kaldırım düzenlemeleri

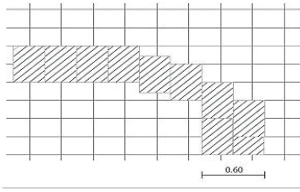
## 1.2. Yürüyüş Yolları

Yürüyüş yolları için standartlar çizim ile anlatılarak alandaki ölçülerin standarda uygun genişlikte olduğu, fakat kılavuz çizgileri uygulanmasının olmadığı gözlenmiştir (Şekil 6). Çalışma alanı içerisinde yer alan yürüyüş yollarının genişlikleri engelli bireylerin rahat bir şekilde kullanımı ve alana dâhil olmasını kolaylaştırmak için uygun ölçülerdedir. Zeminde beton plak taş, grobeton ve küp taş kaplama malzemesi olarak kullanılmıştır. Yürüyüş yolları üzerinde yer alan çeşitli donatıların çevresi duyumsanabilir yüzey barındırmamakta, yollarda görme engelliler için kılavuz çizgilerine yer verilmemektedir. Otoparktan gelen eğimli yol haricinde kılavuz çizgilerine rastlanmazken bu uygulamada ise bir yere ulaşmadan kesilen duyumsanabilir yüzey uygulaması gözlenmiştir. Alandaki giriş noktaları üzerinde bulunan demir elemanlar hareket kısıtlılığına sebep olmaktadır (Şekil 7). Açık sema salonunun etrafında oluşan yaya yolları eğimli bir şekilde bloklara ulaşmaktadır. Bu yaya yollarında belirli bir mesafeden sonra geniş basamaklı merdiven düzenlemesi kullanılarak yol boyunca dinlenmeyi sağlayan bir aks oluşturulmuştur. Fakat bu aks boyunca basamaklara paralel düzenlenen ızgaralar ve duyumsanabilir bant uygulamasının olmaması engelliler için erişilebilirlik adına sorun oluşturmaktadır (Şekil 8).





Şekil 7. Giriş noktalarında bulunan demir elemanlar



Şekil 6. Yaya kaldırım kaplaması kılavuz izi ve genişliği (BM, 2004)

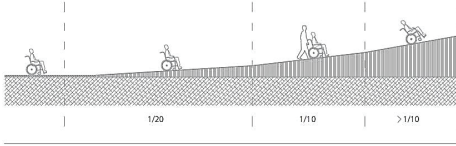
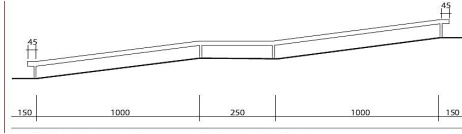


Şekil 8. Açık sema salonu etrafındaki geniş basamaklı merdiven düzenlemesi

### 1.3. Rampalar

Rampalar için standartlar çizim ile anlatılarak alandaki ölçülerin standarda uygun genişlikte olduğu, fakat korkuluk, duyumsanabilir bant ve uygun eğim uygulanmasının olmadığı gözlenmiştir (Şekil 9). Alanda bulunan kot farklılıkları eğimli yollar veya cadde kaldırımından alt kota düzenlenen rampalar ile sağlanmıştır. Bina çevresinde tretuvar kullanımında rampa uygulaması görülmektedir. Uzunluğu 10 metreye kadar olan rampalarda eğimin en fazla % 8 olması ve yaya yolu üzerinde bulunan rampaların eğiminin en fazla % 5 olması standartları uygulanmamıştır (Şekil 10). Uygulanan rampalarda görme engelliler için rampanın başında ve sonunda olması gereken 150 cm uzunluğunda ve değişik dokuda algılanabilir yüzey uygulaması yoktur. Rampa

boyunca kullanılması zorunlu olan korkuluk düzenlemesi gözlenmemiştir. Uzunlukları ve genişlikleri fazla olan mevcut rampaların eğimi standartların çok üstündedir. Bu bağlamda rampalar engellilerin kullanması ve erişimi konusunda sorun teşkil etmektedir.



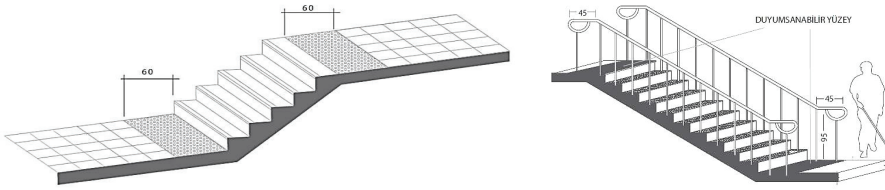
Şekil 9. Rampa eğim ve dinlenme alanları (BM, 2004)



Şekil 10. Rampa eğimleri ve genişlikleri

#### 1.4. Merdivenler

Merdivenlerin standartlar çizim ile anlatılarak alandaki ölçülerin standarda uygun genişlikte olduğu belirlenmiştir. Fakat korkuluk, duyumsanabilir bant ve rıht yükseklikleri standartta uygun değildir (Şekil 11). Düzenlenen merdiven uygulamalarda, görme problemi olan insanlara rehberlik etmesi için bant ve korkuluklarda olması gereken kabartmalı yönlendirici işaretler yoktur. Merdivenlere ait rıht ve basamak genişlikleri fiziksel engelli bireyler için hareketi zorlaştırıcı etkiye sahiptir (Şekil 12). Merdivenlerde bulunan korkuluk yükseklikleri engelliler için standartlara uygundur. Alanda yer alan merdiven döşemelerinde kullanılan malzemeler beton veya taş olup kaygan bir yapıda olduğu gözlenmiştir.



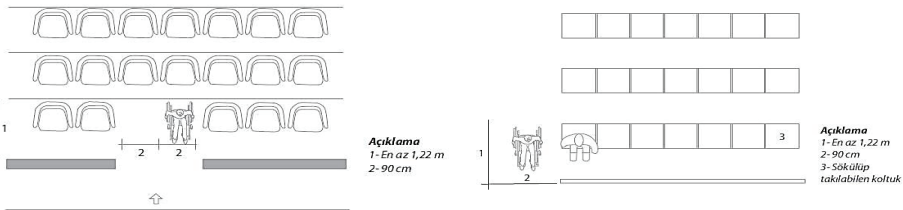
Şekil 11. Merdivene ait ölçüler (El kitabı, 2011)



Şekil 12. Parselin batısında bulunan kaldırım seviyesinden geçişi sağlayan merdiven uygulamaları

### 1.5. Açık Sema Salonu

Amfi düzeni için standartlar çizim ile anlatılarak alandaki ölçülerin standartların engelsiz tasarıma uygun olmadığı belirlenmiştir (Şekil 13).



Şekil 13. Amfi düzeninde tekerlekli sandalye için alan (TS 9111)

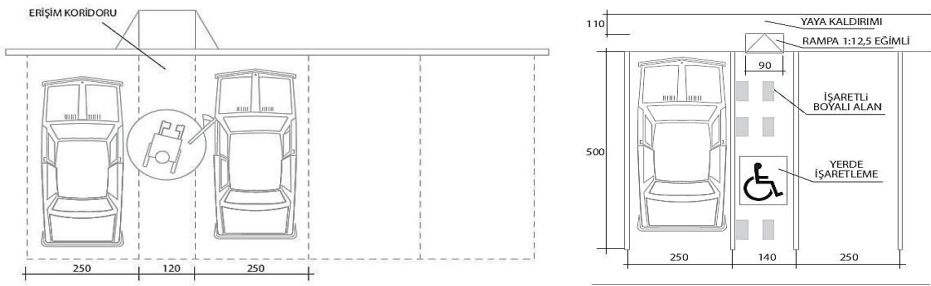
3000 kişilik açık sema gösteri alanını içeren A bloktaki amfi uygulaması engellilerin erişimi sağlanamamaktadır. Oturma birimleri ve basamaklar arasındaki ilişkilerde engelsiz tasarım standartları dikkate alınmamıştır. Amfide tekerlekli sandalye kullanıcı için boş bırakılmış bir alan veya takılıp sökülebilir sandalye uygulaması gözlenmemiştir (Şekil 14).



Şekil 14. Açık sema alanında bulunan amfi uygulaması ve ölçüleri

### 1.6. Otopark Alanları

Otopark alanları için standartlar çizim ile anlatılarak, alanda bulunan otoparkların engelli işareti, gerekli genişlik, işaretleme, kaldırım düzeni olmadığı gözlenmiştir (Şekil 15). Çalışma alanına Aslanlı Kışla Caddesi üzerinden ve Kışla Önü sokaktan otopark girişleri mevcuttur. Park yerinde yön gösterici engelli levhası ile yerde bulunması gereken engelli park işareti gözlemlenmemiştir. Tüm tesisteki park yeri sayısının %5'i kadar otopark yerinin engelliler için ayrılması, standartlara uygun olarak düzenlenmiştir. Engelli için ayrılmış bir park alanına rastlanmaması, park alan boyutlarının engelliler için tavsiye edilen 390 cm boyutundan düşük olması alana erişim konusunda sorun teşkil etmektedir (Şekil 16). Park alanında peyzaja dahil olunan eğimli yollara geçişte kaldırımlar oluşturulmuş fakat kaldırım rampaları bu düzleme entegre edilememiştir. Mevlana Kültür Merkezi; engellilerin kendi vasıtasıyla rahat inme ve binme yapabilmeleri binaya, mekâna ve açık alana erişim konusunda kısıtlama getiren otopark uygulamalarına sahiptir.



Şekil 15. Engelli park alanı açık otopark yeri ve taşıt yolu üzerindeki özellikleri(BM 2004)



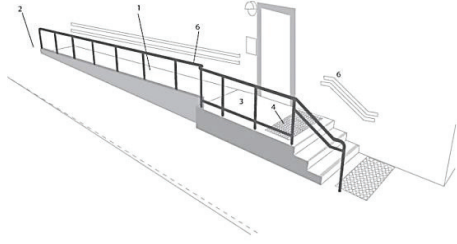
Şekil 16. Otopark ölçüleri ve uyarı levhaları

## 2. Erişilebilir Bina Değerlendirmesi

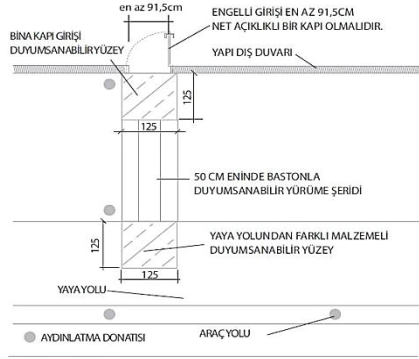
Mevlana Kültür Merkezi iç mekânlarının erişilebilirlik değerlendirmesi için değerlendirme tablosu (Ek 2) hazırlamada ÖZİ, 2011, Yerel Yönetimler İçin Ulaşılabilirlik Temel Bilgiler Teknik El Kitabı, DEV “Engelliler İçin Evrensel Standartlar Kılavuzu, Ulaşılabilirlik Gereklere (2011)” önderliğinde; TS9111, TS12576, DIN 18024, BM 2004’den faydalanılmıştır.

### 2.1. Bina Girişleri

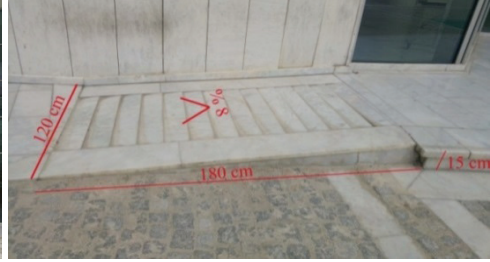
Binaların en az birinde engelsiz ulaşım ve giriş olanağı belirtilen standartlara uygun ve sürekliliği sağlayacak biçimde gerekli merdiven ve rampa düzenlemelerini içermelidir (Şekil 17). B blok standartları sağlayan kapı genişliklerine sahiptir. Engelliler için erişilebilir tasarım kılavuzundaki döner kapı uygulamasından kaçınılmalıdır maddesine uygun bir çözüm getirilmemiştir. Merdiven rıhtları kullanıcılar için uygun olmasına rağmen gerekli uyarıcı ve duyumsanabilir yüzeyleri barındırmamaktadır. Bloğa ait olan ve girişin solunda düzenlenen rampa eğimi ve genişliği tekerlekli sandalye kullanıcı için uygundur (Şekil 18). Rampada duyumsanabilir yüzeyi sağlamak adına oluşturulan pürüzlü düzenleme görme engelli bireylerin ulaşımı için engel veya risk oluşturabilmektedir. C blok girişindeki merdiven genişliği rahat ve esnek kullanıma hizmet ederken rıht *yüksekliği engelleyici unsur olarak belirlenmiştir*. Rampanın genişliği tekerlekli sandalye kullanıcılarına uygun olarak gözlenmiştir. Rampada standarda uygun eğim ve korkuluk düzenlemesi yapılmamıştır. Yüzey döşemelerinde algılanabilir elemanlara yer verilmemektedir. Aydınlatma elemanları diğer cephelerde ve girişlerde olduğu gibi konumlanarak ve aynı yükseklikte yer almaktadır (Şekil 19).



- AÇIKLAMA  
1 Rampa yüzeyi  
2 Sahanlık  
3 Kapı önünde sahanlık en az 1,5 m x 1,5 m  
4 Merdiven başında ve sonunda hissedilebilir uyarıcı yüzey (60 cm)  
5 İşaretlenmiş tamamlanmış merdiven  
6 Rampa ve merdivenin iki tarafında korkuluk  
7 Korumalı bordür en az 5 cm



Şekil 17. Bina girişi ve ulaşılabilirlik düzenlemesi (TS 9111)



Şekil 18. B bloğa ait giriş düzenlemesi



Şekil 19. C bloğa ait giriş düzenlemesi

H blok iki farklı rampa düzenine sahiptir. Girişin formu üç farklı yönden yaklaşım ve açılım sağlamaktadır. Rampaların biri % 10 diğeri % 8 eğime sahiptir. Giriş kapısının üstünde yer alan engelliye ait olduğu belirtilen girişinde bir kapı açıklığı bulunmamakta ve engelsiz ulaşım adına uygun eğime sahip rampa düzenlemesi haricinde bir uygulama yer almamaktadır. Kapıların

genişliği tekerli sandalye kullanıcısı için uygun olarak gerçekleştirilmiştir. Aydınlatma elemanları uygun standartta, kapının sağ ve solunda yer alarak girişi vurgulamaktadır. Girişte kaymayı engelleyici halı kullanımı, merdiven rıhtı bölümünde sabitlenmiş olsa da yol aksında erişilebilirlik için engel oluşturmaktadır (şekil 20). Ana giriş niteliğinde olan bu bloğun girişinde duyumsanabilir yüzey ve doku düzenlemeleri yoktur.



**şekil 20.** H bloğa ait giriş düzenlemesi

E blok girişinde yapıya ait arka çıkış niteliğinde D blok ve otopark kısmına yönelmiş düzenlemeler bulunmaktadır. Cephe boyunca iki noktadan giriş noktası sağlanmıştır. Fakat uygulama boyutunda bir giriş noktası kapatılmıştır. Giriş kapısının iki kenarında uygun yükseklikte bulunan aydınlatma elemanları gerekli aydınlatmayı sağlamaktan çok dekoratif niteliktedir. Bu cephede giriş ile bitişik bir merdiven ve rampa düzenlenmesi yer almamaktadır. Girişte zeminden 10 cm yükseklikte olan eşik, engelliler için bir sorun teşkil etmekte ve standartlara uymamaktadır (şekil 21).



**Şekil 21.** E bloğa ait giriş düzenlemesi

E bloğun açıldığı küçük bir bahçe niteliğindeki alanda bir üst kot ile ilişki merdiven ve rampa ile sağlanmıştır. Bu bölümden D bloğa geçişin olduğu açıklığa ulaşan sirkülasyon düzenlemesi gerekli standartları taşımayarak erişilebilirliğin sağlanmasında sorun oluşturmaktadır (Şekil 22). Rampanın uzunluğu standartlar gereği korkuluk içermeli ve açısı düşürülmelidir. Rampanın genişliği tekerlekli sandalye kullanıcılarına uygun olarak gözlenmiştir. Rampanın bitişindeki ızgara düzenlemesi ve rampa üzerinde bulunan tesisat kapağı erişilebilirliği kısıtlayıcı konumdadır.



**Şekil 22.** E bloğa erişim güzergâhındaki rampa ve merdiven düzenlemesi

D ve E blok girişi atıl kalmış bir şekilde ve niteliksiz olarak gözlenmiştir. Merdiven genişliği rahat ve esnek kullanıma hizmet ederken riht yüksekliği engelleyici unsur olarak belirlenmiştir. Rampa düzenlemesi cepheden algılanmayan daha arka planda çözümlenmiş ve uzunluğu bağlamında taşınması



gereken korkuluk düzenine sahip olmadığı gözlemlenmiştir. Rampa genişliğinde yer alan demir sınırlayıcı eleman geçişi kısıtlamakta ve erişilebilirlik adına sorun teşkil etmektedir (Şekil 19). Aydınlatma elemanları diğer cephelerde ve girişlerde olduğu gibi konumlanarak ve aynı yükseklikte yer almaktadır.



Şekil 23. D ve E bloğa erişim güzergâhındaki rampa ve merdiven düzenlemesi

### 2.1.1. Bina Giriş Holleri

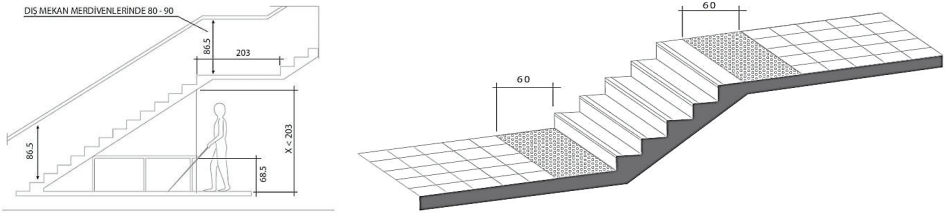
B blok da ve H bloğun toplantı odasında bulunan danışma, güvenlik alanları ve alanlara erişim incelendiğinde; tekerlekli sandalye kullanıcı ile gerekli iletişimin sağlanması için göz hizasına sahip olmayan danışma bankoları gözlenmiştir. B blok girişinde yer alan güvenlik ve danışma alanındaki banko düzenlemesi standartlara uygun değildir. H blok toplantı salonunda bulunan banko daha yenilikçi bir tasarım elde edilmesinden dolayı en fazla 85 cm yüksekliği ve en az 90 cm genişliği taşıyacak gerekli standartları sağlamaktadır (Şekil 24).



Şekil 24. Danışma bankosu düzenlemesi

## 2.2. Bina Düşey Sirkülasyon Elemanları

Merdivenler için standartlar çizim ile anlatılarak alandaki ölçülerin standarda uygun genişlikte olduğu belirlenmiştir. Fakat korkuluk, duymusanabilir bant ve rıht yükseklikleri standartda uygun değildir (Şekil 25). Düşey sirkülasyon elemanlarından merdivenler incelendiğinde rıht yükseklikleri ve basamak genişlikleri bina içindeki konumlara göre farklılık göstermektedir. Erişilebilir tasarım standartları gereğince 220 cm' den alçak olan merdiven altlarının kapatılması şartı B blok da bulunan döner merdiven için uygulanmamıştır. (Şekil 26). Merdivenlerde kaymaya dayanıklı bant uygulaması 4 cm eninde ve et kalınlığı basamak üzerinden 0.01 cm den fazla olmayacak şekilde yapılmış şekilde standarda uygundur. Sahanlıklarda uygun hissedilebilir uyarıcı yüzeyler kullanılmamıştır. Merdivenlerin başlangıcında ve sonunda görme engelliler için 1,2 cm boyunda düz ve farklı malzeme kullanımı yoktur. Merdiven genişlikleri, küpeşte yükseklikleri ve korkuluk üzerinde bulunan kabartmalı yönlendirici yüzey uygulaması standartlara uygun şekilde düzenlenmiştir.



Şekil 25. Merdiven ve ulaşılabilirlik düzenlemesi ( TS 9111)



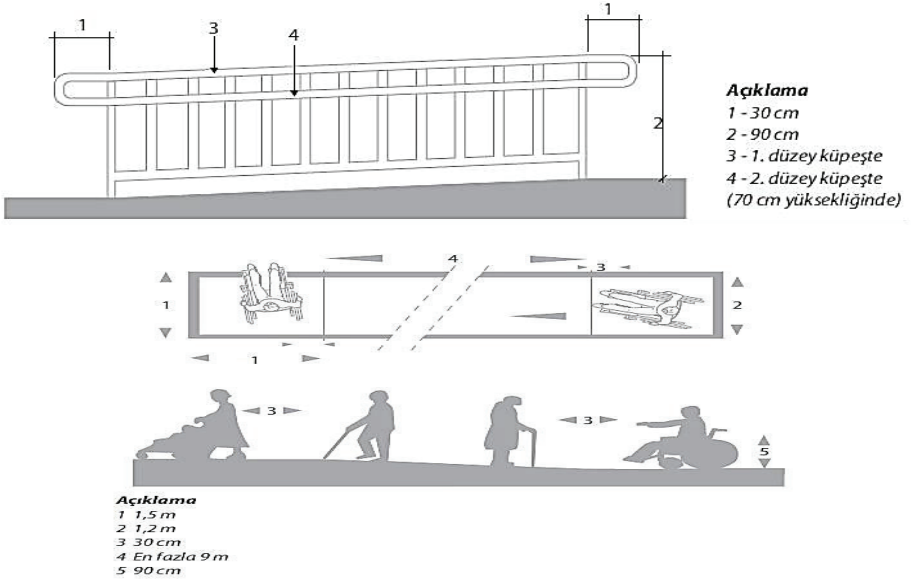
Şekil 26. Merdiven uygulamaları

H bloğa ait merdiven korkuluklarında her katta görme engelliler için kabartmalı bir yüzey yoktur (Şekil 27). Bu uyarıcı metal yüzeyler merdiven aksı boyunca devam etmemekte başlangıç ve bitişte yer alarak yönlendirmeyi sağlamaktadır.



Şekil 27. H bloğa ait seminer salonuna çıkan ve kafeteryaya inen merdiven tasarım

Rampalar için standartlar çizim ile anlatılarak, alandaki rampaların eğimi ve boyutları standardın üstünde olduğu gözlenmiştir (Şekil 28). B blok da bulunan Sultan Veled Konferans engelli girişine ait halı döşemeye sahip rampa, kullanıma imkân vermeyecek şekilde dar bir alanda çözümlenerek işlevsiz kalmaktadır (Şekil 29). Rampa sonrasında yer alan sahanlık gerekli manevra alanına ve yönlenmeye sahip değildir. Rampaların etrafında bulunması gereken 5 cm koruma bordürü uygulamasına rastlanmamaktadır. H blokta seminer salonuna girişi sağlamak için salonun giriş kapısının solunda kurgulanan sirkülasyon elemanı ve engelli tuvaletlerinden kafeteryaya geçişi sağlayan rampa uygulamaları genişlik olarak ve uyarıcı farklı malzemeden yapılmış yüzeyi barındırarak engelsiz tasarıma hizmet etmektedir (Şekil 30). Standartlarda bulunan, korkuluk üzerinde 70 cm ve 90 cm olarak iki ayrı düzeyde küpeşte yapılması gerekliliğine dikkat edilmemiştir. Rampa küpeşeleri başlangıcında uyarıcı kabartmalı yazıya sahip metal elemanlar bulunmaktadır.



Şekil 28. Rampa uygulamaları ve küpeşte uygulaması(TS 9111)

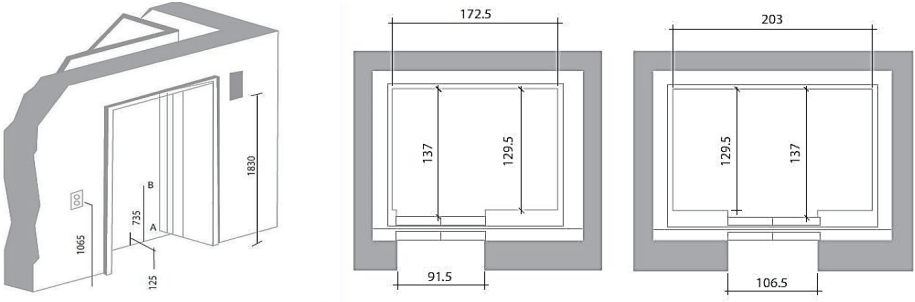


Şekil 29. B bloğa ait konferans salonu engelli girişine inen rampa tasarımı



**Şekil 30.** H bloğa ait seminer salonuna çıkan ve kafeteryaya inen rampa tasarımı

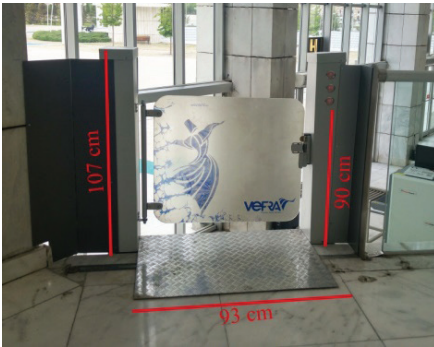
Yapıda incelenen asansör uygulamalarında mekâna sonradan konumlandırılacak engelli asansörü ve kat asansörleri standartlara göre kıyaslanmıştır. (Şekil 31). Katlar arası asansör uygulamaları engelli ve engelsiz olarak isimlendirilerek ve belirli bir grubu ayırıcı uygulama ortaya konmuştur. Erişilebilir tasarım için gerekli olan asansöre ait ölçüler yerine getirilmemekte, asansör tuşlarının yerden yüksekliği herkes için ulaşılabilir düzeyde yer almamaktadır (Şekil 32). Sonradan mekânda yerini alan engelli asansörleri ulaşılabilir bir güzergâhta, uygun işaretlemelere sahip olmalıdır. Yardım almadan hizmet verebilme yeterliliğine sahip asansörler gerektiğinde bina için güvenle bağlantılı olmalıdır. Sadece H blok da bulunan katlar arası sirkülasyona izin veren bu yükseltici platform bloklar arası erişilebilirlikte bulunmamaktadır. Asansör genişliği ve uyarıcı işaretlerin yüksekliği standartlara uygun bir biçimdedir (Şekil 33).



Şekil 31. Asansöre ait ölçüler ve özellikler(TS 9111)



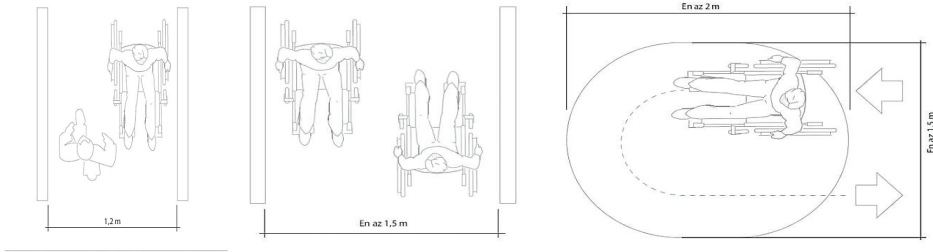
Şekil 32. H bloğa ait asansör uygulamaları



Şekil 33. H bloğa ait engelli asansörü uygulaması

### 2.3. Bina Yatay Sirkülasyon Elemanları

Bina içi yatay sirkülasyon için geçerli standartlar çizim ile karşılaştırılarak yeterli genişliğe sahip olduğu görülmüştür (Şekil 34). Yapıda düşey sirkülasyona hizmet eden koridorlar ve geçişler duymasanabilir yüzeye sahip değildir. Koridor genişlikleri tekerlekli, sandalye kullanıcısının hareketine ve manevrasına imkân verecek şekilde boyutlandırılmıştır (Şekil 35). H blokta galeri çevresinde oluşan ulaşım aksına ait holler kirişlerin bulunduğu yerde daralarak sürekliliği sağlamamaktadır. Standartlara göre bina içi koridorların net açıklığı 90 cm olması gerekliliği yapıda uygulanmıştır. Koridor dönüşlerinde olması gereken en düşük genişlik ölçüsü 125 cm standartlara uygun bir şekilde gözlemlenmiştir.



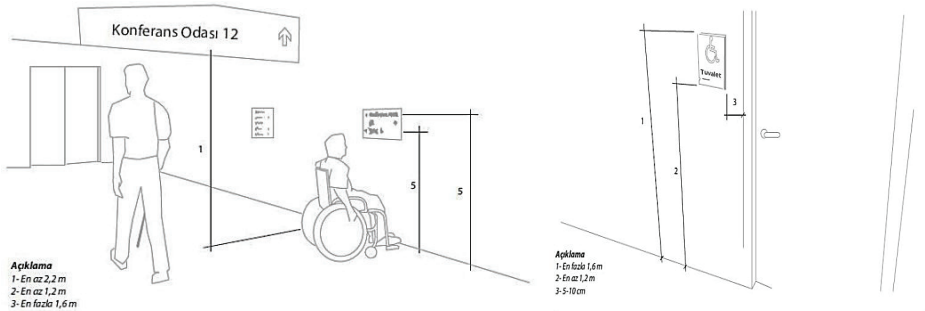
Şekil 34. Tekerlekli sandalye kullanıcısı için geçiş derinlikleri( TS 9111)



Şekil 35. Yapıya ait koridor düzenlemeleri ve boyutları

## 2.4. İşaretler, Levhalar ve Yardımcı Elemanlar

İşaretlerin yeri, yüksekliği ve tasarımı çizimde ifade edilen standartları kısmen sağlamaktadır (Şekil 36). H blok yapının diğer bloklarına kıyasla daha çok engelliler için erişilebilir tasarımlara sahip olduğundan bu bloğa ait yönlendirici ve yardımcı materyallerde değerlendirilmiştir. Binanın plansal olarak şematik gösteriminin yer aldığı H blok girişinde yer alan kabartmalı harita ve kat planlarına ait bilgilendirici pano; okuma kolaylığı için açılı oluşturacak şekilde yerleşimi, açıklama bölümünün sola dayalı olması özelliklerini barındırarak standarda uygun şekilde gözlemlenmektedir (Şekil 37). Yönlendirme işaretleri ulaşılabilir mekânlarda tekerlekli sandalye kullanıcı ve görme engelli birey için konforlu biçimde incelemeye olanak sağlayan yaklaşım sınırı, renk kontrastı, yükseklik ve eğimli yüzey gibi kriterlerden uzak bir şekilde yer almaktadır. Bilgilendirme panolarının ve yön işaretlerinin yerden yüksekliği 122 cm-160 cm arasında konumlandırılarak standartlara uygun çözümler getirilmiştir (Şekil 38). Kapı üstünde yer alan ve girişi anlatan panoların yerden yüksekliği en az 220 cm olmalı şartıyla oluşturulmuştur (Şekil 39). Mevcut tabelalarda vurgulayıcı ve algılamayı kolaylaştırıcı renk kullanımına dikkat edilirken göz kamaştırıcı özelliğine sahip malzeme tercih edilmiştir. Hissedilebilir semboller değerlendirildiğinde var olan tuvalet girişlerindeki ve merdiven korkuluklarındaki yüzeyler basit ve kolay yorumlanabilecek şekilde kabartmalı ve Braille alfabesi ile oluşturulmuştur (Şekil 40).



Şekil 36. İşaretleri yükseklikleri (TS 9111)





Şekil 37. H bloğa ait kabartmalı yazılara ve Braille alfabesini içeren pano uygulaması



Şekil 38. Yönlendirici pano uygulamaları



Şekil 39. Girişler kullanılan tabela uygulamaları



Şekil 40. WC ve korkuluktaki kabartmalı hissedilebilir semboller

## 2.5. Bina İç Mekânında Bulunan Diğer Tasarım Öğeleri

H blokta yer alan standartlar ve sergi mekânlarına erişim incelendiğinde kurguya dâhil olma noktasında stant ölçülerinin ve niteliklerinin engelsiz standartlardan tamamen uzak olduğu gözlemlenmiştir. Stant etrafında meydana gelen satış ve sergi aksı genişlik olarak yeterli şekildedir. Standartlarda boyutları; sergilenen ürüne erişim noktasında sorun teşkil etmektedir. Bu alanda yer alan telefon kulübelerindeki; engellilere ait yaklaşım sınırı ve yükseklik ölçüsü standartlara uygun değildir (Şekil 41).



Şekil 41. H bloğa ait stant birimlerine ve telefon kulübesine erişim ölçüleri

## SONUÇ

Çalışma kapsamında Konya Mevlana Kültür Merkezi bina açık alanları ve bina iç mekânları erişilebilir çevre ve erişilebilir bina başlıkları altında incelenmiştir. Çalışmada mevcut durum; fotoğraflama, ölçüm ve gözlemler ışığında ulusal ve uluslararası erişilebilir çevre standartları ve erişilebilir bina standartları doğrultusunda oluşturulan tablolar aracılığı değerlendirilmiştir (Ek 1 ve Ek 2). Bina açık alanları ve bina iç mekânları erişilebilirlik değerlendirilmesinde fiziksel engelli kullanıcıların kültür merkezine ulaşım ve erişim hususlarında sıkıntı yaşadıkları, hareket özgürlüklerinin oldukça kısıtlı olduğu gözlemlenmiştir. Bu kapsamda tespit edilen sorunlar için öneriler bina açık alanları ve bina iç mekânları başlıkları ile maddeler halinde sunulmaktadır.

### **Bina açık alanları için öneriler;**

- Yaya geçidinde bulunan tahrip olmuş yüzeyler değiştirilmeli ve görme engelliler için sesli uyarıcılara yer verilmelidir.
- Yaya kaldırımlarında ve yol akslarında görme engelliler için ulaşımı ve yönlenmeyi kolaylaştırıcı duyumsanabilir kılavuz çizgiler girişten itibaren standartların sağladığı ölçüde oluşturulmalıdır.
- Yaya yollarındaki malzemelerin sıkı ve pürüzsüz olmasına dikkat edilerek delikli, oluklu ve parlamaya sebep olan malzemelerden kaçınılmalıdır. Alanda rahat ve güvenli erişim sağlanabilmesi için kaygan olmayan ve girinti çıkıntısı az olan döşeme malzemesi kullanılmalıdır.
- Yaya yolları boyuna eğimi % 4 enine eğimi %2 sağlayacak şekilde düzeltilmelidir.
- Yürüyüş yolları üzerinde yer alan donatı elemanlarının; 60 cm' lik bir alanda çevresi duyumsanabilir yüzeyle çevrilmelidir.
- Açık alanda düzenlenen merdivenlerde; engelli bireyler için ilk ve son basamakta duyumsanabilir yüzey oluşturulmalı, merdivenlerin yanlarında rampalar olmalı, korkulukları duyumsanabilir yüzey barındıran iki farklı yükseklikte küpeşte yüzeyine sahip tasarımlara çevrilmeli, merdivenlerin yanında aydınlatma elemanı kullanılmalıdır.

- Merdivenlerde uygun basamak genişliği ve rıht uygulanmalıdır. Rıht ve basamak farklı renklerde olmalıdır. Basamak ucunda 2,5 cm eninde koruyucu kaymaz bant bulunmalıdır.
- Alanda bulunan amfi tiyatroya ulaşım için rampa veya asansör düzenlemesi getirilmeli, tekerlekli sandalye kullanıcısı için boş veya takılır sökümlü koltuk uygulaması yapılmalıdır. Amfi tiyatronun rıht *yükseklikleri ve basamak genişlikleri yeniden düzenlenerek ergonomik hale getirilmelidir.*
- Alanda bulunan otopark alanı çizgileri engelliler için erişim koridoru (ideal 390 cm) sağlayacak şekilde ölçülendirilip oluşturulmalıdır. Park alanına görünür, okunur ışıklı yön gösterici engelli levhası ve engelli park işareti konulmalıdır. Otopark ile yapı arasındaki kaldırım yüksekliği 3 cm olmalı ve rampa oluşturulmalıdır.

**Bina iç mekânları için öneriler;**

- Kültür Merkezinde düzenlenen H blokta yer alan engelli girişinde rampa ve merdivenlerde uyarıcı yüzey oluşturulmalı, rıht ve basamaklar farklı renkte olmalı, giriş sahanlıklarında bulunan döşemeler kaymaz malzemedendir yapılmalıdır. Merkeze ait tüm girişlerde 1,3 cm den fazla olan eşik düzenlemeleri iyileştirilmelidir.
- Bina girişlerinde yer alan merdiven ve rampalara koruyucu bordür eklenmeli, korkuluk düzenlemesi yapılmalı, başlangıcında ve sonlarında duyumsanabilir döşeme oluşturulmalıdır.
- Bina giriş hollerinde yer alan güvenlik ve banko düzenlemeleri sirkülasyonu *kısıtlamayacak* şekilde yerleştirilmelidir. Danışma bankoları farklı yükseklikte kurgulanarak her birey ile göz teması kurulmalıdır.
- Sultan Veled Konferans Salonunda bulunan engelli rampasının genişliği en az 1 cm, eğimi % 2 olacak şekilde düzeltilmelidir. Rampalardaki korkuluk düzenlemeleri 70 cm ve 90 cm olmak üzere iki farklı yükseklikte küpeşteye sahip olmalıdır. Rampaların başında ve sonunda 1,5 m uzunluğunda düz ve farklı dokuda bir alan bulunmalıdır. Rampa uygulaması tekerlekli sandalye kullanıcısının sirkülasyonu boyunca tekrarlanmalı, kesintiye uğradığı noktalar için engelli asansörü uygulaması düşünülmelidir.
- Merdivenlerde 4 cm et kalınlığındaki kaymaya dayanıklı bant insanlara

rehberlik etmesi için basamak ile zıt renkte olmalıdır. Sahanlıklarda uygun hissedilebilir yüzeyler oluşturulmalıdır. Yüksekliği 203 cm'den az olan merdiven altı kapatılmalıdır.

- Tekerlekli bir kullanıcı için asansörlerin kabin genişliği en az 95 cm- 145 cm olmalı daha küçük kabinler yenisiyle değiştirilmelidir. Yerden yüksekliği 140 cm den fazla olarak monte edilmiş çağırma butonu ve kontrol panellerinin yeri değiştirilmelidir. Mevcut asansörün önünde yeterli sahanlık alanı bulunmadığından tehlike belirtici işaretler konulmalıdır.
- Bina içindeki yatay sirkülasyon akslarında 60 cm genişliğinde sürekli kılavuz çizgileri yaya hareketine paralel yerleştirilmeli ve aks boyunca tutunma barları oluşturulmalıdır.
- Bina içinde bulunan açılır kanatlı kapılar sürgülü kapılar ile değiştirilmeli, en az 120 cm genişliğinde kapı açıklıkları oluşturulmalıdır.
- Koridor boyunca bulunan kolonların köşeleri yuvarlatılmalı, çevresinde duymasanabilir yüzey oluşturularak *çarpma tehlikesi giderilmelidir*.
- Tavana ve duvara monte edilmiş işaretler yerden en az 2,2 m yükseklikte, diğer işaretler ise zeminden 1,2 m – 1,6 m yükseklikte oluşturulmalıdır. Mevcutta bulunan işaretler, parlamayı önleyici malzemeden oluşturulmalı ve haritalar, kat planları okuma kolaylığı için 20° - 30° arasında açı oluşturacak şekilde monte edilmelidir.

Çalışmada özellikle kültür merkezlerinin erişilebilirlik ile ilgili standartlara sahip olmasının son derece önemli olduğu bu nedenle toplumun her kesimi tarafından yoğun kullanılan bu tür binaların standartlarda önerilen düzenlemelere göre tasarlanması gerektiği vurgulanmıştır. Ayrıca belirlenen standartlar ile ilerdeki tasarımlar için bir rehber oluşturmuştur.

## KAYNAKÇA

- ANSI A117.1, 2009 American national standard for buildings facilities providing accessibility and usability for physically handicapped people. American National Standard Institute: New York.
- Barnes, Colin, Geoffrey Mercer ve Tom Shakespeare, 1999, Exploring Disability: A sociological introduction. Cambridge: Polity Press.
- BM, 2004, Accessibility for the Disabled A Design Manual for a Barrier Free Environment, United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Division for Social Policy and Development.
- BS 5810, 1979, Access for the disabled to buildings. British Standard Institution: London.
- DIN 18024-01, 1998, Straßen, Plätze, Wege, Öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze.
- Dünya Engelliler Vakfı (DEV), 2011, Engelliler İçin Evrensel Standartlar Kılavuzu, DEB Akreditasyon Merkezi, İstanbul.
- Hanson, Julianne, 2004, “The Inclusive City: Delivering a More Accessible Urban Environment Through Inclusive Design.” RICS Cobra 2004 International Construction Conference: Responding to Change. York, UK.
- ISO 9241-12, 1998, Ergonomic requirements for office work with visual display terminals (VDTs) -- Part 12: Presentation of information. International Organization for Standardization.
- Kalaycı, A., Kutay, E.L., Kesim G.A., 2006, Ergonomik Kent ve Engelliler, Kent ve Sağlık Sempozyumu, Bursa.
- Preiser, Wolfgang FE ve Elaine Ostroff, 2001, Universal design handbook. McGraw Hill Professional.
- Story, Molly Follette; Mueller, James L.; Mace, Ronald L.1998, The Universal Design File Designing for People of All Ages & Abilities, Center for Universal Design, NC State University.
- T.C. Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı, Özürlü ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü, (ÖZİ), 2011, Yerel Yönetimler İçin Ulaşılabilirlik Temel Bilgiler Teknik El Kitabı, Ankara

T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2018, Otopark Yönetmeliği, Ankara.

The Center for Universal Design, 1997, Universal Design. North Carolina State University.

TS 12576: Şehir İçi Yollar- Özürlü ve Yaşlılar İçin Sokak, Cadde, Meydan ve Yollarda Yapısal Önlemlerin Tasarım Kuralları.

TS 9111: Engelli İnsanların İkamet Edeceği Binaların Düzenlenmesi Kuralları, Türk Standartları Enstitüsü, 1991.

United Nations A/RES/48/96, 20 December 1993, Standard rules on the equalization of opportunities for persons with disabilities. 85th plenary meeting.

Web İletisi 1: <http://www.mkm.gov.tr/sayfadetay.php?mID=82>

Web İletisi 2: <https://www.google.com.tr/maps/place/Mevlana>

**Ek: 1** Mevlana Kültür Merkezi bina açık alanlar erişilebilirlik değerlendirmesi (ÖZİ 2011, DEV 2011, TS9111, TS12576, DIN 18024, BM 2004, Otopark yönetmeliği 2018)

**Tablo Ek.1a**

ÇEVRE ELM.	DEĞERLENDİRME KRTİTERLERİ	SONUÇ	İLGİLİ STANDART
YAYA GEÇİDİ	Yaya geçitleri, yer işareti (zebra çizgileri) ile iyi belirtilmelidir	+	TS12576-1.3.1.7
	Trafik işaret lambaları işitme, ışıklı ve yaya figürlü, devamlı ses (akustik) uyarı işareti bulunmalıdır.	-	TS12576-1.3.5.1
YAYA KALDIRIMLARI	Genişliği en az 150 cm olmalıdır (ideal 200 cm).	+	TS12576-1.2.1
	Enine kesitinin eğimi %2'den küçük olmalıdır.	+	TS12576-1.12.4.1.5
	Döşeme kaplaması, kaymayı önleyici, parlamayan ve yürümeye elverişli bir dokuda olmalıdır.	+	TS12576- 1.2.3
	Kaldırım yüksekliği en fazla 15 cm, en az 3 cm olmalıdır.	--	TS12576-1.2.1
	Taşıt yolundaki yaya geçidine doğru %8 eğimde rampa yapılmalıdır.	+	TS12576-1.2.7.2
	Bulunan engellerin 60 cm' lik bir alanda çevresi duyumsanabilir yüzeyle çevrilmelidir.	--	BM 2004, TS12576 önerilmekte.
	Yürüyüş güzergâhına dik olacak şekilde ızgara yerleştirilmelidir.	--	TS12576
	Kılavuz izleri yaya hareketine paralel olacak şekilde basit yerleştirilmeli, 60 cm genişliğinde olmalıdır.	-	BM 2004, TS12576 önerilmekte.



**Tablo Ek.1b**

ÇEVRE ELM.	DEĞERLENDİRME KRİTERLERİ	SONUÇ	İLGİLİ STANDART
RAMPALAR	En az 90 cm genişlikte olmalıdır.	+	TS9111
	10 m.ye kadar olan rampaların eğimi %8'den dik olmamalıdır. 10 m. den daha uzun rampalarda en fazla eğim %6 olmalıdır.	-	TS12576-1.3.8.6
	Sahanlıklarda manevra alanı en az 1,5 m x 1,5 m olmalıdır.	+	TS12576-1.3.8.7
	Bir rampadan ikinci bir rampaya geçiş varsa en az 250 cm'lik düz dinlenme alanları yapılmalıdır.	-	TS12576-1.3.8.6
	Rampaların başında ve sonunda 1,5 m uzunluğunda düz ve farklı dokuda bir alan bulunmalıdır.	-	TS12576-1.3.8.3
	Küpeşterler rampa başlangıç ve bitiminde 45 cm daha devam etmelidir.	--	TS12576-1.3.8.5
	20 cm yüksekten fazla bir kot farkını geçerken rampanın bir veya iki tarafına küpeşte yapılmalıdır.	-	TS12576-1.3.8.5
	Rampaların yüzeyleri sert, stabil, kaymaz ve çok az pürüzlü malzeme ile kaplanmalıdır.	-	TS12576-1.3.8.4

**Tablo Ek.1c**

ÇEVRE ELM.	DEĞERLENDİRME KRİTERLERİ	SONUÇ	İLGİLİ STANDART
MERDİVENLERİ	Genişlik küpeşteden küpeşteye en az 180 cm olmalıdır.	+	TS12576-1.3.9.2.2
	Maksimum rıht yüksekliği 15 cm olmalıdır.	+	TS12576-1.3.9 ve TS9111
	Basamak ve rıhtlar ayrı renkte gösterilmelidir.	--	TS12576-1.3.9.1
	Basamak ucunda 2,5 cm eninde koruyucu kaymaz bir şerit bulunmalıdır.	--	TS12576-1.3.9.1
	Yükseklik farkı 180 cm'in üstünde ise merdivenler arasında 200 cm'lik sahanlık olmalıdır.	-	TS12576-1.3.9.2
	Merdiven başlangıç ve bitiminde en az 60 cm genişliğinde duyumsanabilir (farklı renk ve doku vs.) yüzeyler olmalıdır.	-	DIN 18024-1
	Küpeşterler, merdivenlerin duyumsanabilir doku farklılığına sahip işaret içermelidir	--	DIN 18024-1
	Korkuluk yükseklikleri 80-90 cm arasında olmalıdır.	+	TS9111
	Yüzey kaplamaları pürüzlü, kaymayı önleyen malzeme kullanılmalıdır.	--	TS12576-1.3.7.14
	Merdivenlerin yakınında aydınlatma elemanı olmalıdır.	--	TS12576-1.3.7.12

**Tablo Ek.1d**

ÇEVRE ELM.	DEĞERLENDİRME KRİTERLERİ	SONUÇ	İLGİLİ STANDART
TAŞIT OTOPARK YERLERİ	Yol genişliği en az 120 cm olmalı, en fazla 2 m ile sınırlandırılmalıdır.	+	DIN 18024-1
	Yolların boyuna eğimi en fazla %4, enine eğimi %2 olmalıdır.	--	DIN 18024-1
	Açık ve yeşil alanlardaki zemin kaplamaları yönlendirici, kaymaz ve güvenilir nitelikte olmalıdır.	-	DIN 18024-1
	Yan yolların aydınlatmasında ise aydınlık alanın profili en az 90 cm genişliğinde, 230 cm yüksekliğinde olmalıdır.	+	DIN 18024-1
	Kılavuz izleri yaya hareketine paralel olacak şekilde basit yerleştirilmeli, 60 cm genişliğinde ve sürekli olmalıdır.	-	DIN 18024-1
	Zemin kaymayı önleyen ve giriş çıkışı belirleyen ayrı malzemelerle kaplanmalıdır.	--	DIN 18024-1

**Tablo Ek.1e**

ÇEVRE ELM.	DEĞERLENDİRME KRİTERLERİ	SONUÇ	İLGİLİ STANDART
ALANLAR (Ana Yollar, Yan Yollar, Alana Girişler)	Tüm tesisteki park yeri sayısının %5'i kadar otopark yeri ayrılmalıdır.	-	Otp. Yönt. 4.madde, TS10551
	Park yeri en az 360 cm genişliğinde olmalıdır (ideal 390 cm).	-	BM 2004, TS12576 önerilmekte.
	Yön gösterici özürlü levhası ile yerde özürlü park işareti koyulmalıdır.	--	TS12576-1.5
	Otopark giriş-çıkışlarında yol kotu ile aynı veya en fazla %8'i geçmeyen rampa olmalıdır.	--	TS12576-1.5
	Kaldırım rampası yapılmalı ve bordür taşı yüksekliği 3 cm olmalıdır.	--	TS12576- 1.5.1.4
	İki park yeri arasında 1,2 m genişliğinde bir erişim koridoru olmalıdır.	--	BM 2004, TS12576 önerilmekte.
	Zemin kaymayı önleyen ve giriş çıkışı belirleyen ayrı malzemelerle kaplanmalıdır.	--	TS12576- 1.5.1.3

**Tablo Ek.1f**

ÇEVRE ELM.	DEĞERLENDİRME KRİTERLERİ	SONUÇ	İLGİLİ STANDART
KENT MOBİLYALARI	Engeller etrafında dokunulur ve kontrast renkli işaretler, yükseklikleri 70 cm'den az yapılmamalıdır.	-	TS12576-1.8.5
	Yüzey kaplamalarında doku farklılaşması yaratılarak donatıların konumları tanımlanmalıdır	-	TS12576-1.8.7
	Oturma bankları 100 m-200 m gibi düzenli aralıklarla yerleştirilmeli	-	BM 2004, TS12576 önerilmekte.
	Oturma bankının yanında tekerlekli sandalyeler için 120 cm'lik alan bırakılmalı,	-	BM 2004, TS12576 önerilmekte.
	Çöp kutuları yüksekliği en az 90 cm, en çok 120 cm olmalıdır.	+	TS12576-1.11

**Ek: 2** Mevlana Kültür Merkezi bina iç mekânları erişilebilirlik değerlendirmesi (ÖZİ 2011, DEV 2011, TS9111, TS12576, DIN 18024, BM 2004)

**Tablo Ek.2a**

BİNA ELM.	DEĞERLENDİRME KRİTERLERİ	SONUÇ	İLGİLİ STANDART
BİNA GİRİŞLERİ	Binaların en az bir girişine engelsiz ulaşım ve giriş olanağı sağlanmalıdır.	+	TS9111
	Ana giriş kapısının genişliği, çift kanatlı kapılarda, kanatlardan birinin genişliği en az 1 m olmak üzere toplam 1,5 m' den daha az olmamalıdır.	+	TS9111
	Giriş eşiksiz düzenlenmeli, eşik yapma zorunlu ise yüksekliği en fazla 1,3 cm olmalıdır.	-	TS9111
	Bina giriş rampalarının net genişliği kamu yapılarında en az 1 m olmalıdır.	+	TS9111
	Giriş rampalarının eğimi 1:12 (%8).den fazla olmamalıdır.	--	TS9111
	Korkuluklar rampa yüzeyinden 90 cm yükseklikte olmalıdır.	--	TS9111
	Korkuluk üzerinde 70 cm ve 90 cm olmak üzere iki ayrı yükseklikte küpeşte yapılmalıdır.	-	TS9111
	Rampaların kenarlarında kenar korumaları en az 5 cm yükseklikte düşünülmelidir.	-	TS9111
	Merdivenlerde Maksimum riht yüksekliği 15 cm olmalıdır.	--	
	Merdiven başlangıç ve sonlarında 1,2 m uzunluğunda duymasanabilir yüzey kaplaması ile merdiven işaretlenmelidir.	-	TS9111
	Giriş üzerinde yüksekliği 2,03 m' den alçak olan aydınlatma elemanı ya da sarkan tabela vb. donatı bulunmamalıdır.	+	TS9111
	Ana girişlerde; 1,25 m x 1,25 m ebadında algılanabilir dokuda ayrı bir zemin kaplaması kullanılmalıdır.	-	TS12576-1.7.5
	Bina girişine bağlantı yolu üzerinde görme engelliler için 50 cm genişliğinde ayrı bir yürüme şeridi yapılmalıdır.	-	TS12576-1.7.6
Zemin kaymayı önleyen ve giriş çıkışı belirleyen ayrı malzemelerle kaplanmalıdır.	--	TS9111	

**Tablo Ek.2b**

BİNA ELM.	DEĞERLENDİRME KRTİTERLERİ	SONUÇ	İLGİLİ STANDART
BİNA İÇİ YATAY SİRKÜLASYON	Standart olarak rahat geçiş için 81,5 cm' lik bir genişlik gereklidir(ideal 91,5).	+	TS9111
	Eğer iki yönlü geçiş varsa rahat bir ulaşım için 1,625 m gereklidir.	+	TS9111
	Tekerlekli sandalyenin 180° dönüşü için gerekli genişlik en az 1,5 m' dir.	+	TS9111
	Girinti veya çıkıntıların (kolon vb.) köşeleri yuvarlatılmalıdır.	+	TS1276
	Sirkülasyon akslarında yüksekliği 68,5 cm aşmayan tutunma barları olmalıdır.	--	TS9111
	Kılavuz izleri yaya hareketine paralel olacak şekilde basit yerleştirilmeli, 60 cm genişliğinde ve sürekli olmalıdır.*	-	BM 2004, TS12576
	Yüzey kaplamaları pürüzlü, kaymayı önleyen malzeme kullanılmalıdır.	--	TS12576

**Tablo Ek.2c**

BİNA ELM.	DEĞERLENDİRME KRTİTERLERİ	SONUÇ	İLGİLİ STANDART
İŞARETLER VE LEVHALAR (uyarıcı, yönlendirici )	İşaretler döşeme ve zemin yüzeyinden 1,2 m- 1,6 m yükseklikte olmalıdır.	--	TS9111
	Tavana ve duvara monte edilmiş işaretler yerden en az 2,2 m yükseklikte olmalıdır.	+	TS9111
	Yön belirten işlevsel işaretler Braille ve hissedilebilir kabartmalı işaret levhalarını içermelidir.	+	TS9111
	İşaretlemede kırmızı-yeşil renk kombinasyonundan ve parlamaya neden olan malzemeden kaçınılmalıdır.	-	TS9111
	Kapı işaretleri duvarda, kapının mandalının bulunduğu tarafta konumlanmalıdır.	--	TS12576- 1.10.5
	Haritalar ve kat planları 20°-30° arasında açı oluşturacak şekilde monte olmalıdır.	+	TS9111

Tablo Ek.2d

BİNA ELM.	DEĞERLENDİRME KRİTERLERİ	SONUÇ	İLGİLİ STANDART	
BİNA İÇİ DÜŞEY SİRKÜLASYON	Rampalar	Rampalarının net genişliği en az 90 cm, tercihen 1 m olmalıdır.	+	TS9111
		Rampaların uzunluğu 9 m fazla olmamalıdır.	--	TS9111
		10 m.ye kadar olan rampaların eğimi %8'den dik olmamalıdır. 10 m. den daha uzun rampalarda en fazla eğim %6 olmalıdır.	-	TS12576-1.3.8.6
		Rampaların başında ve sonunda sahanlık olmalıdır.	+	TS9111
		Rampaların duvar tarafında korkuluk yapılmalıdır.	+	TS9111
		Rampaların başında ve sonunda 1,5 m uzunluğunda düz ve farklı dokuda bir alan olmalıdır.	-	TS12576-1.3.8.3
		Korkuluk üzerinde 70 cm ve 90 cm olmak üzere iki ayrı yükseklikte küpeşte yapılmalıdır.	-	TS9111
		Rampanın başında ve sonun da küpeşte üzerinde kabartmalı yazılı yönlendirici işaret bulunmalıdır.	+	TS9111
		Rampalar düz, sert, sabit ve kaymaz yüzeye sahip olmalıdır.	+	TS9111
		Rampaların başında ve sonunda 1,5 m uzunluğunda düz ve farklı dokuda bir alan bulunmalıdır.	-	TS12576-1.3.8.3
	Merdivenler	Rampa yatay uzunluğu 2 m. den fazla ise veya rampa yüksekliği 15 cm'den fazla ise rampanın her iki tarafında korkuluk bulunmalıdır.	-	TS9111
		Genişlik küpeşteden küpeşteye en az 180 cm olmalıdır.	+	TS12576-1.3.9.2.2
		Basamak ve rıhtlar ayrı renkte gösterilmelidir.		TS12576-1.3.9.1
		Maksimum rıht yüksekliği 15 cm olmalıdır.	+	TS9111
		Basamak ucunda 2,5 cm eninde koruyucu kaymaz bir şerit bulunmalıdır.	+	TS12576-1.3.9.1
		Merdiven başlangıç ve sonlarında 1,2 m uzunluğunda duymasanabilir yüzey kaplaması içeren sahanlık olmalıdır.	-	TS12576-1.3.9.2
		Merdivenler dik ve kavisli olmamalı ve güvenli olmalıdır.	+	TS9111
		Küpeştelere, merdivenlerin duymasanabilir doku farklılığına sahip işaret içermelidir.	+	DIN 18024-1
		Korkuluk yükseklikleri 80-90 cm arasında olmalıdır.	+	TS9111
		Küpeşte ve korkuluklar merdivenin son basamağından en az 45 cm daha uzun olmalıdır.	+	TS12576-1.3.8.5
	Asansör	Yüksekliği 203 cm den az olan merdiven altları kapatılmalıdır.	--	TS12576-1.8.6
		Yüzey kaplamaları pürüzlü, kaymayı önleyen malzeme kullanılmalıdır.	--	TS12576-1.3.9
		8 kişilik bir asansör için önüne en az 1,525 m x 1,525 m alan bırakılmalıdır.	-	TS 12576-13.7.19
		Kabin içi en az 95 cm x 145 cm olmalıdır.	+	TS9111
		Kabin kapı açıklığı en az 91,5 cm olmalıdır.	+	TS9111
		Kabin içinde, yerden 85 cm - 90 cm yükseklikte tutunma barları olmalıdır.	--	TS 12576-13.7.19
	Çağırma düğmelerinin orta noktası yerden 1,065 m yükseklikte olmalıdır.	--	TS9111	
	Mevcut yapıda iyileştirme adına eklenen engelli asansör platformu düzenlenmelidir.	+	TS9111	

# BANKACILIK VE FİNANSAL HİZMETLERE ERİŞİM GÖSTERGELERİNİN İNCELENMESİ: AFYONKARAHİSAR İLİ ÖRNEĞİ

Hatice Nur GERMİR<sup>1</sup>

## Öz

Bir ülkede bölgeler hatta iller bazında ortaya çıkan sosyo-ekonomik gelişmişlik farklarının bölgesel kalkınmanın önünde bir engel olarak yer aldığı, bu durumun da fırsat eşitliğini ortadan kaldırdığı ifade edilmektedir. Sosyo-ekonomik gelişmişlik farklarına yol açan birçok sebep bulunmakla birlikte; bilimsel çalışmalarda finansal hizmetlere erişim ve kullanım düzeyinin, en önemli parametreler arasında yer aldığı bildirilmektedir. Literatürde yaygın olarak kullanılan Dünya Bankasının finansal hizmetlere erişim ve kullanım göstergeleri ile hizmet noktalarının coğrafi ve demografik olarak yayılımı yanı sıra bölgelere göre şube ve ATM dağılımları, potansiyel müşterilerin, fiziksel olarak en yakın hizmet noktasından ortalama ne kadar uzakta olduğu ele alınarak değerlendirilmede bulunmaktadır. Çalışmamızda Türkiye Bankalar Birliği verilerinden yararlanılarak Afyonkarahisar ilindeki merkez ilçe dahil toplam onsekiz adet ilçedeki ticari bankacılık faaliyetinde bulunan banka şube ve ATM'leri erişilebilirlik yönünden mercek altına alınmıştır. Afyonkarahisar ili ve ilçelerinde bankacılık faaliyetinde bulunan üç adet kamusal sermayeli, beş adet özel sermayeli ve dört adet yabancı sermayeli olmak üzere toplamda oniki adet bankanın aktif olarak yer aldığı, bu bankaların seksendokuz adet şube ve üçyüzotuzbir adet ATM ile bankacılık ve finansal hizmet faaliyetinde bulunduğu, erişilebilirlik yönünden incelendiğinde banka şubelerin kırküç adedinin ortopedik, yirmiyedi adedinin görme engelli erişimi olduğu, ATM'lerin ise otuziki adedinin ortopedik, yüzirmibeş adedinin görme engelli erişimi olduğu tespit edilmiştir. Literatüre katkı sağlanması önceliğinde yapılan araştırma ile ilgili taraflara, kullanıcılara ve akademisyenlere faydalı olunması hedeflenmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Erişilebilirlik, Bölgesel Gelişmişlik Düzeyi, Banka Şubesi, ATM, Ortopedik Engelli, Görme Engelli, Bankacılık ve Finansal Hizmetler.

<sup>1</sup> Dr. Öğr. Üyesi, Manisa Celal Bayar Üniversitesi, Uygulamalı Bilimler Fakültesi, Bankacılık ve Finans Bölümü, E-posta: nur.aydin@cbu.edu.tr, ORCID: 0000-0001-8592-9238

GERMİR, H. (2020). Bankacılık ve Finansal Hizmetlere Erişim Göstergelerinin İncelenmesi: Afyonkarahisar İli Örneği. Sosyal Politika Çalışmaları Dergisi, "Erişilebilirlik" Özel Sayısı Cilt 2, 327-356. DOI: 10.21560/spcd.vi.823006

# ANALYSIS OF BANKING AND FINANCIAL SERVICES ACCESS INDICATORS: CASE OF AFYONKARAHİSAR

## Abstract

It is stated that the socio-economic development differences that occur in a country on the basis of regions or even provinces are an obstacle to regional development, and this situation eliminates the equality of opportunity. Although there are many reasons leading to socio-economic development differences; It is stated in scientific studies that the level of access and use of financial services is among the most important parameters. The World Bank's financial services access and usage indicators, which are widely used in the literature, as well as the geographical and demographic distribution of service points, as well as the distribution of branches and ATMs by region, are evaluated by considering the average distance of potential customers from the closest service point physically. In our study of the Banks Association of Turkey benefit from the data bank branches and ATMs in which commercial banking activities are carried out in a total of eighteen districts including the central district in Afyonkarahisar province have been scrutinized in terms of accessibility. In Afyonkarahisar province and its districts, a total of twelve banks, three of which are publicly owned, five of which are privately owned and four are foreign capital, are actively involved, these banks operate banking and financial services with eighty nine branches and three hundred thirty one ATMs, accessibility In terms of examination, it was determined that forty-three of the bank branches had orthopedic access, twenty-seven of them had visually impaired access, while thirty-two of the ATMs had orthopedic access and one hundred twenty-five had visually impaired access. It is aimed to benefit the parties, users and academicians with the research carried out with the priority of contributing to the literature.

**Keywords:** *Accessibility, Regional Development Level, Bank Branch, ATM, Orthopedically Impaired, Visually Impaired, Banking and Financial Services.*



## GİRİŞ

Genel hatlarıyla ulaşım planlaması, arazi kullanım planlaması ve bina tasarımında bir hedef olarak ele alınan erişebilirlik kavramı, bina içindeki ögeler manasına küçük bir alanı veya bir metropolitan alanı şeklinde büyük bir bölgedeki ögeler anlamında mekan coğrafyasının önemli bir özelliği olarak ele alınmaktadır. Kentsel bir ortamda değer verilir, iyileştirilecek bir şey olduğunun çoğu kişi tarafından ileri sürülmesinin ve planlamada erişilebilirliğin bir hedef olarak öneminin kabul edilmesinin ötesinde, nadiren de olsa politikaların değerlendirildiği performans ölçütlerine dönüştürülmüş olduğunu ifade etmek mümkündür (Handy ve Niemeier, 1997).

Amerikan Engelli Yasası (AEY) 4.3.2. nolu Bölümde “Binalar ve Tesisler için Erişilebilirlik Yönergeleri” başlığı altında aşağıdakiler belirtilmektedir:

*“Site sınırları içerisinde en az bir erişilebilir güzergah, toplu taşıma duraklarından, erişilebilir otoparklardan ve erişilebilir yolcu yükleme bölgelerinden ve kamuya açık caddelerden veya kaldırımlardan hizmet verdikleri erişilebilir bina girişine kadar sağlanacaktır. Erişilebilir rota, mümkün olduğu kadar, genel halk için rota ile aynı hizada olacaktır.”*

Bu bağlamda erişilebilirlik konusunda belirtilen yönergelere uyulup uyulmadığı, uygun erişimin sağlanıp sağlanmadığı ve nihayetinde konuya ilişkin politikalara uygun davranıldığına dair gerekli kontrollerin yapılması, test edilmesi kolay olmaktadır (Church ve Marston, 2010, s.84).

Erişebilirlik konusunda Türkiye’de olduğu gibi dünyada da en çok sorun yaşayan ve dezavantajlı gruplar arasında büyük bir kesimi oluşturan engelli bireylerdir. Çalışmamızda engelli bireylerin bankacılık ve finansal hizmetlere erişimi noktasında Afyonkarahisar ili ve ilçelerinde yer alan ticari bankaların konuşturdukları şube ve ATM’lere dair Türkiye Bankalar Birliği verilerinden yararlanılarak incelemede bulunmuş ve bu hizmetlere engelli bireylerin erişim düzeyleri tespit edilerek, konuya ilişkin ticari bankaların gösterdiği performans ele alınmıştır.

### 1.Erişebilirlik ve Finansal Boyutu

Son dönemlerde insan hakları yazınında ve uluslararası örgütlerin çalışmalarında insan haklarının ayrımcılık kadar sorunlu, hatta ayrımcılığı da

kapsayan alanlarından biri olarak haklı bir yer edinmiş olan ve Accessibility olarak da ifade edilen Erişebilirlik kavramı, her türlü hakkın kullanımında yer edinmiş önemli bir unsur olarak karşımıza çıkmakta; insan yapımı ve doğal fiziksel çevre başta olmak üzere, ekonomik, sosyal ve kültürel çevreye ulaşabilme, bu çevrelerde verilen hizmetlerden yararlanabilme ve katkıda bulunma olanaklarına sahip olma şeklinde tarif edilmektedir. BM Engelli Hakları Sözleşmesi, Erişebilirliği en geniş anlamıyla kavramlaştırıp bağımsız bir hükümlerle düzenlemekte ve engellilerin kamusal alanda verilen her türlü hizmetten yararlanabilmeleri için devletlerin alacakları gerekli tedbirleri sıralayarak engellilere ilişkin bina ve kurumlar ile bilgiye rahatça erişebilmeleri adına ayrıntılı düzenlemeleri içermektedir (Çağlar, 2012, s.542, 547).

Erişebilirlik konusunda toplumda sorun yaşayan en büyük kesim olan engellilerin dünyada ve Türkiye'deki verilerine baktığımızda; Dünya Sağlık Örgütü (WHO) tarafından düzenlenen Dünya Engellilik Raporu verilerine göre, 1970'li yıllarda dünya nüfusunun yüzde 10'u düzeyinde olan engellilerin oranının 2011 yılında yüzde 15 seviyesine yükseldiği görülmektedir (WHO, 2011). Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) tarafından yayınlanan 2018 yılı nüfus verilerine göre 81 milyon 867 bin 223 bireyden oluşan Türkiye nüfusunun yaklaşık yüzde 10'unu bir miktar aşan bir oranda engelli vatandaşımız bulunduğu kaydedilmektedir.

TÜİK tarafından Özürlüler İdaresi Başkanlığı ile yapılan protokol kapsamında; Ulusal Özürlüler Veri Tabanında kayıtlı olan özürlü bireylere ilişkin "Özürlülerin Sorun ve Beklentileri Araştırması, 2010" adı altında ülke genelinde ilk kez gerçekleştirilen araştırmaya göre; özürlü bireylerin günlük yaşam içindeki sorun ve beklentileri düzeylerinin tespiti devamında bu alandaki politikaların etkin bir biçimde oluşturulabilmesi ilke edinilmiştir. Özürlüler İdaresi Başkanlığı tarafından oluşturulan Ulusal Özürlüler Veri Tabanı'na kayıtlı özürlülerin yüzde 58,6'sının erkek, yüzde 41,4'ünün kadın olduğu, özürlülerin yüzde 29,2'sinin zihinsel özürlü, yüzde 25,6'sının süregen hastalığı olan özürlü, yüzde 8,8'inin ortopedik özürlü, yüzde 8,4'ünün görme özürlü, yüzde 5,9'unun işitme özürlü, yüzde 3,9'unun ruhsal ve duygusal özürlü, yüzde 0,2'sinin dil ve konuşma özürlü olduğu, yüzde 18'ünün ise birden fazla özürlüye sahip olduğu, kayıtlı özürlülerin, özrünün ortaya çıkma neden-

leri incelendiğinde; yüzde 56,8'inin hastalık sonucu özrünün ortaya çıktığı, yüzde 15,9 ile genetik veya kalıtsal bozukluk, yüzde 9,6 ile kaza ve yüzde 3 ile gebelikte/doğum sırasında yaşanan problemler şeklinde devam ettiği sıralama olarak bildirilmektedir. Kayıtlı olan özürlü bireylerin yüzde 66,3'ü oturdukları binanın, yüzde 59,5'i dükkan, market, mağaza ve lokantaların, yüzde 58,4'ü kamu binalarının, yüzde 55,4'ü postane ve banka benzeri yerlerin özürlü bireyin kullanımına uygun olmadığını belirterek, Yaşadığı yerlerdeki yetersiz fiziksel çevre düzenlemelerine dikkat çekmişlerdir (TÜİK, 2010).

Dünya Bankası tarafından kullanılan ve literatürde yaygın olarak kabul edilen finansal hizmetlere erişim tanımı ve göstergesi şöyle tanımlanarak;

*“Finansal erişim, finansal hizmetlerin kullanımında fiyat ve fiyat dışı engellerin olmamasıdır. Finansal erişimin ölçütü, bir bankada ya da yasal bir finansal kurumda, (çek, tasarruf, sigorta, yatırım, kredi, vs.) herhangi bir hesabı olan yetişkinlerin toplam nüfusa oranıdır”* denilmektedir.

Dünya Bankası ölçütlerine göre; coğrafi manada şube dağılımı gösterilerek 1.000 km<sup>2</sup> başına düşen şube sayısı, demografik olarak şube dağılımı ile 100 bin kişi başına düşen şube sayısı, aynı şekilde ATM dağılımı ifade edilerek coğrafi manada dağılımda 1.000 km<sup>2</sup> başına düşen ATM sayısı ve demografik anlamda ATM dağılımı ile de 100 bin kişi başına düşen ATM sayısı verilmekte, mesafenin kısa ve erişimin kolay olması, yüksek değerlerle eşdeğer anlamını içermektedir. Kullanımının yaygınlığı ve karşılanabilirliğini ifade eden finansal kullanım göstergeleri ise; Kişi başına kredi sayısı, Kredi/gelir oranı, Kişi başına mevduat sayısı ve Mevduat/Gelir Oranı ile belirtilmekte, yaygınlık olarak da adlandırılan kişi başına kredi sayısı, 1.000 kişi başına düşen kredi sayısı ile, Ortalama kredi tutarının kişi başına gelire oranı karşılanabilirlik şeklinde tanımlanarak, kredi/gelir oranı ile formüle edilmektedir. Yaygınlık olarak adlandırılan kişi başına düşen mevduat sayısı, 1.000 kişi başına düşen mevduat sayısını göstermektedir. Mevduat/Gelir Oranı şeklinde formüle edilen ve ortalama mevduat tutarının kişi başına gelire oranını gösteren değer karşılanabilirlik olarak adlandırılmaktadır. Kişi başına düşen mevduat ve kredi hesabının sayısı ile vurgulanan finansal hizmetlerin kullanımının yaygınlığı yanı sıra finansal hizmetlerin ortalama bütçedeki bir vatandaş tarafından karşılanabilme gücü, ortalama kredi ve mevduat tutarının kişi başına gelire

oranı ile formüle edilmektedir. Kişi başına düşen gelire nazaran çok yüksek tutardaki kredi ve mevduat rakamları, bu hizmetlerin ancak üst gelir grupları tarafından kullanılabilirdiğini ve gelir seviyesi düşük kişilerin bu ürünlere finansal erişiminin çok uzak olduğunu altını çizmektedir (TCMB, 2011)

Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu (BDDK) tarafından 18/06/2016 tarihli ve 29746 sayılı “Bankacılık Hizmetlerinin Erişilebilirliğine Dair Yönetmelik” kapsamında bankacılık hizmetlerinde engelli bireylere kolaylık sağlanması ve engelli müşterilerin de eşit düzeyde hizmet alabilmesi amaçlanarak bankaların uyması gereken kurallar bütünü düzenlenerek yayımlanmıştır. Toplum içerisinde başka bireylere bağımlı olmadan engelli bireylerin de günlük hayatlarını sürdürüp sosyal hayatlarında ihtiyaç duydukları hizmetlere engelsiz olarak erişebilmesi adına bankacılık hizmetlerinin erişilebilirliğine dair usul ve esasların yer aldığı yönetmelik kapsamında ATM cihazları, şubeler, banka ve kredi kartları, POS cihazları, internet bankacılığı ve çağrı merkezleri üzerinden verilen hizmetlerin erişilebilirliğinin düzenlenmesi hedeflenmektedir (KPGM, 2018)

Varlıklarını uzun süre devam ettirmek amacıyla bilançolarının gerek aktif gerekse pasif kalemlerini içerir boyutta farklı strateji ve yaklaşımlar içinde hareket eden nihayetinde kârlarını maksimize etme gayretinde olan bankalar, müşteri memnuniyetini sağlayarak tercih edilebilir ve rakipleriyle fark yaratan başarılarla imza atabilmek adına ürün ve hizmet geliştirmeye, kaliteye verimliliğe önem vermektedirler. Yoğun rekabet ortamında geçen bankacılık sektöründe bankaların performansı pazarlama stratejilerini etkin kullanabilmelerine bağlıdır. Giderek artan ve karmaşıklaşan bir rekabet iklimi içinde etkin bir pazarlama stratejisinin geliştirilebilmesi adına bankaların öncelikle hedef kitleleri ve müşterilerini tanımaları böylece müşterilerin yanısıra potansiyel müşterilerinin de beklenti ve isteklerini karşılama yoluyla müşteri memnuniyeti ve sadık müşteri oluşturmaya gayret göstermeleri, tüketici istek ve beklentilerini karşılamadaki başarıları doğrultusunda da rekabet üstünlüğü kazanmak için fark yaratmaya önem vermeleri gerekmektedir (Öztürk ve Güven, 2013, s.71).

## 2. Afyonkarahisar İlinde Faaliyette Bulunan Ticari Bankaların Şube ve ATM'lerinin Envanteri ile Erişebilirliğinin Görünümü

23/09/2020 tarihli Türkiye Bankalar Birliği (TBB) verilerinden yararlanılarak, Afyonkarahisar ilinde faaliyette bulunan kamu, özel ve yabancı sermaye sahipliğindeki ticari bankaların şube ve ATM sayıları ile görme ve ortopedik engelli bireylerin hizmet erişimine imkan veren donanım sahiplikleri konusunda yapılan araştırmada, Afyonkarahisar ilinde merkez ilçe dahil olmak üzere toplam 18 adet ilçe bulunduğu görülerek ilçe bazında şube ve ATM'lere ilişkin araştırma verileri TBB sitelerinden derlenerek aşağıda tablolar yardımıyla hazırlanarak sunulmuştur (TBB Şube ve ATM verileri).

### 2.1. Başmakçı İlçesi

T.C.Ziraat Bankası A.Ş. ve T.Halk Bankası A.Ş.'nin birer şube ile bankacılık hizmeti verdiği Başmakçı ilçesinde; T.Halk Bankası A.Ş.'nin şubesi ortopedik engelli bireylerin erişimine uygun olarak kaydedilmektedir.

**Tablo.1:** Başmakçı İlçesi'nde Faaliyette Bulunan Ticari Banka Şubeleri

Banka Adı	Şube Sayısı	Engelli Erişimi
T.C. Ziraat Bankası A.Ş.	1	Yok
T. Halk Bankası A.Ş.	1	Var
Toplam	2	

İlçede T.C.Ziraat Bankası A.Ş.'nin iki tane ve T.Halk Bankası A.Ş.'nin bir tane olmak üzere toplam üç adet ATM faaliyette bulunmaktadır. T.Halk Bankası A.Ş.'nin ATM'si görme engelli bireylerin finansal erişebilirliğine uygun olarak bildirilmektedir.

**Tablo.2:** Başmakçı İlçesi'nde Hizmet Veren Ticari Banka ATM'leri

Banka Adı	ATM	Engelli Erişimi
T.C. Ziraat Bankası A.Ş.	2	Yok
T.Halk Bankası A.Ş.	1	Var
Toplam	3	

## 2.2. Bayat ilçesi

Bayat ilçesinde sadece T.C. Ziraat Bankası'nın şubesi bankacılık hizmeti sunmakta olup; şubenin ortopedik engelli bireylerin de finansal erişimine imkan tanıdığı kaydedilmektedir.

**Tablo.3:** Bayat İlçesi'nde Faaliyette Bulunan Ticari Banka Şubeleri

Banka Adı	Şube Sayısı	Engelli Erişimi
T.C. Ziraat Bankası A.Ş.	1	Var
Toplam	1	

İlçede bankacılık ve finansal erişim hizmeti veren üç adet ATM bulunmaktadır. T. İş Bankası A.Ş.'nin ATM'si görme engelli bireylerin finansal erişimine uygun olarak bildirilmektedir.

**Tablo.4:** Bayat İlçesi'nde Hizmet Veren Ticari Banka ATM'leri

Banka Adı	ATM	Engelli Erişimi
T.C. Ziraat Bankası A.Ş.	1	Yok
T.Halk Bankası A.Ş.	1	Yok
T. İş Bankası A.Ş.	1	Var
Toplam	3	

## 2.3. Bolvadin İlçesi

İlçede toplamda altı adet şube bankacılık hizmeti vermektedir. T.C. Ziraat Bankası'nın şubesinin ortopedi ve görme olmak üzere her iki engel durumuna sahip bireylerin erişimine uygun olduğu, T. Garanti Bankası A.Ş.'nin şubesinin görme engelli, T.Halk Bankası'nın ve T. İş Bankası'nın ortopedik engelli erişimi olduğu kaydedilmektedir.

**Tablo.5:** Bolvadin İlçesi'nde Faaliyette Bulunan Ticari Banka Şubeleri

Banka Adı	Şube Sayısı	Engelli Erişimi
T.C. Ziraat Bankası A.Ş.	1	Var
T.Halk Bankası A.Ş.	1	Var
T. İş Bankası A.Ş.	1	Var
T. Garanti Bankası A.Ş.	1	Var
T. Vakıflar Bankası T.A.O	1	Yok
Akbank T.A.Ş.	1	Yok
Toplam	6	

İlçede toplam ondokuz adet ATM hizmet vermektedir. Bu ATM'lerin altı adedi engelli bireylerin erişimine uygun olarak konuşlandırılmıştır. QNB Finansbank A.Ş., T.İş Bankası A.Ş. ve T. Garanti Bankası A.Ş.'nin ATM'leri nin tamamı ile T.Vakıflar Bankası T.A.O'nun iki adet olan ATM'sinin bir adedinin görme engelli erişimine uygun ve T.Halk Bankası A.Ş.'nin üç adet olan ATM'sinden sadece birinin ortopedik engelli erişimine uygun olduğu bildirilmektedir.

**Tablo.6:** Bolvadin İlçesi'nde Hizmet Veren Ticari Banka ATM'leri

Banka Adı	ATM	Engelli Erişimi
T.C. Ziraat Bankası A.Ş.	5	Yok
T. İş Bankası A.Ş.	1	Var
T.Garanti Bankası A.Ş.	2	Var
T.Halk Bankası A.Ş.	3	Var
T. Vakıflar Bankası T.A.O	2	Var
Şekerbank A.Ş.	1	Yok
QNB Finansbank A.Ş.	1	Var
Denizbank A.Ş.	1	Yok
Akbank T.A.Ş.	2	Yok
Yapı ve Kredi Bankası A.Ş.	1	Yok
Toplam	19	

## 2.4. Çay İlçesi

İlçede dört adet ticari bankanın şubesi faaliyette bulunmaktadır. Bu banka şubelerinin engelli erişimi açısından durumu incelendiğinde; Şekerbank T.A.Ş.'nin şubesinin görme ve ortopedik her iki engel durumunun da finansal erişimine imkan tanıdığı, T.C. Ziraat Bankası A.Ş.'nin şubesinin ortopedik engelli erişimine uygun olduğu tespit edilmiştir.

**Tablo.7:** Çay İlçesi'nde Faaliyette Bulunan Ticari Banka Şubeleri

Banka Adı	Şube Sayısı	Engelli Erişimi
T.C. Ziraat Bankası A.Ş.	1	Var
T.Halk Bankası A.Ş.	1	Yok
Şekerbank T.A.Ş.	1	Var
Denizbank A.Ş.	1	Yok
Toplam	4	

İlçede faaliyette bulunan onbeş adet ATM'nin beş adedi engelli dostu olup; engelli erişimi bildirilenlerin tümü görme engelli erişimine uygun olarak kaydedilmiştir. Bu bankalar T.C. Ziraat Bankası A.Ş.'nin üç adet olan ATM'sinin ikisi, T. Garanti Bankası A.Ş., T.Vakıflar Bankası T.A.O., Denizbank A.Ş.'nin birer adet ATM'leri şeklinde sıralanmaktadır.

**Tablo.8:** Çay İlçesi'nde Hizmet Veren Ticari Banka ATM'leri

Banka Adı	ATM	Engelli Erişimi
T.C. Ziraat Bankası A.Ş.	3	Var
T.Halk Bankası A.Ş.	2	Yok
T. İş Bankası A.Ş.	1	Yok
T.Garanti Bankası A.Ş.	1	Var
T. Vakıflar Bankası T.A.O	1	Var
Şekerbank T.A.Ş.	1	Yok
QNB Finansbank A.Ş.	1	Yok
Denizbank A.Ş.	1	Var
Akbank T.A.Ş.	1	Yok
Yapı ve Kredi Bankası A.Ş.	1	Yok
Toplam	15	



## 2.5. Çobanlar İlçesi

Çobanlar İlçesi'nde bir adet ticari banka şubesi mevcut olup; T.C.Ziraat Bankası'na ait olan bu şubenin görme engelli dostu olduğu bildirilmektedir.

**Tablo.9:** Çobanlar İlçesi'nde Faaliyette Bulunan Ticari Banka Şubeleri

Banka Adı	Şube Sayısı	Engelli Erişimi
T.C. Ziraat Bankası A.Ş.	1	Var
Toplam	1	

İlçede T.C. Ziraat Bankası A.Ş.'ne ait iki adet, T.İş Bankası A.Ş.'ne ait bir adet ATM olmak üzere toplam üç adet ATM finansal hizmetlere erişim imkanı sağlamakta olup; sadece T. İş Bankası A.Ş.'nin ATM'si görme engelli erişimine uygun olarak kaydedilmiştir.

**Tablo.10:** Çay İlçesi'nde Hizmet Veren Ticari Banka ATM'leri

Banka Adı	ATM	Engelli Erişimi
T.C. Ziraat Bankası A.Ş.	2	Yok
T. İş Bankası A.Ş.	1	Var
Toplam	3	

## 2.6. Dazkırı İlçesi

Dazkırı ilçesinde T.C. Ziraat Bankası A.Ş. ve T. Halk Bankası'nın birer tane olmak üzere toplam iki tane şubesi mevcut olup; her iki banka şubesinin de ortopedik engelli erişilebilir olduğu kaydedilmiştir.

**Tablo.11:** Dazkırı İlçesi'nde Faaliyette Bulunan Ticari Banka Şubeleri

Banka Adı	Şube Sayısı	Engelli Erişimi
T.C. Ziraat Bankası A.Ş.	1	Var
T. Halk Bankası A.Ş.	1	Var
Toplam	2	

İlçede toplam yedi adet ATM faaliyette bulunmaktadır. Bu ATM'lerden T.C. Ziraat Bankası A.Ş.'nin iki adet olan ATM'sinden bir tanesi, Denizbank A.Ş. ile T. Garanti Bankası A.Ş.'nin ATM'leri görme engelli erişimine uygun olarak bildirilmiştir.

**Tablo.12:** Dazkırı İlçesi’nde Hizmet Veren Ticari Banka ATM’leri

Banka Adı	ATM	Engelli Erişimi
T.C. Ziraat Bankası A.Ş.	2	Var
T. Halk Bankası A.Ş.	2	Yok
Denizbank A.Ş.	1	Var
T. Garanti Bankası A.Ş.	1	Var
T.İş Bankası A.Ş.	1	Yok
Toplam	7	

## 2.7. Dinar İlçesi

İlçede on adet ticari banka şubesi faaliyette bulunmaktadır. Şekerbank T.A.Ş.’nin şubesi ortopedik ve görme engelli erişimine uygun olarak bankacılık faaliyetlerini yürütmektedir. T.C. Ziraat Bankası ve T.Halk Bankası’nın şubeleri ortopedik engelli erişimine uygun, T. Garanti Bankası A.Ş.’nin şubesi görme engelli erişimine uygun olarak bildirilmiştir.

**Tablo.13:** Dinar İlçesi’nde Faaliyette Bulunan Ticari Banka Şubeleri

Banka Adı	Şube Sayısı	Engelli Erişimi
T.C. Ziraat Bankası A.Ş.	2	Var
T. Halk Bankası A.Ş.	1	Var
Denizbank A.Ş.	1	Yok
T. Garanti Bankası A.Ş.	1	Var
T.İş Bankası A.Ş.	1	Yok
Akbank T.A.Ş.	1	Yok
Şekerbank T.A.Ş.	1	Var
T. Vakıflar Bankası T.A.O.	1	Yok
Yapı ve Kredi Bankası A.Ş.	1	Yok
Toplam	10	

İlçede yirmibir adet ATM faaliyette bulunmaktadır. QNB Finansbank A.Ş., Yapı ve Kredi Bankası A.Ş., T. Garanti Bankası A.Ş.’nin ATM’leri, Denizbank A.Ş.’nin iki adet olan ATM’sinin bir tanesi görme engeli erişimine uygun, Şekerbank T.A.Ş.’nin ATM’si ile T. Halk Bankası’nın iki tane olan ATM’sinin

bir tanesi ortopedik engelli erişimine uygun olarak bildirilmiştir. T. Vakıflar Bankası T.A.O.'nın ATM'leri üç adet olup bunun iki adedi hem görme hem de ortopedik engelli erişimine uygun olarak kaydedilmiştir.

**Tablo.14:** Dinar İlçesi'nde Hizmet Veren Ticari Banka ATM'leri

Banka Adı	ATM	Engelli Erişimi
T.C. Ziraat Bankası A.Ş.	5	Yok
T. Halk Bankası A.Ş.	2	Var
Denizbank A.Ş.	2	Var
T. Garanti Bankası A.Ş.	2	Var
T.İş Bankası A.Ş.	2	Yok
Akbank T.A.Ş.	2	Yok
QNB Finansbank A.Ş.	1	Var
Şekerbank T.A.Ş.	1	Var
T. Vakıflar Bankası T.A.O.	3	Var
Yapı ve Kredi Bankası A.Ş.	1	Var
Toplam	21	

## 2.8. Emirdağ İlçesi

İlçede dokuz adet banka şubesi bankacılık faaliyetinde bulunmaktadır. T.C. Ziraat Bankası A.Ş. ve T. İş Bankası A.Ş.'nin şubeleri ortopedik engellilerin, T. Garanti Bankası A.Ş.'nin şubesi görme engelli bireylerin finansal erişimine imkan tanımaktadır. Şekerbank T.A.Ş. ve T. Ekonomi Bankası A.Ş.'nin şubeleri görme ve ortopedik engelli finansal erişimine uygun olarak bildirilmiştir.

**Tablo.15:** Emirdağ İlçesi'nde Faaliyette Bulunan Ticari Banka Şubeleri

Banka Adı	Şube Sayısı	Engelli Erişimi
T.C. Ziraat Bankası A.Ş.	1	Var
T. Halk Bankası A.Ş.	1	Yok
Denizbank A.Ş.	1	Yok
T. Garanti Bankası A.Ş.	1	Var
T.İş Bankası A.Ş.	1	Var
Akbank T.A.Ş.	1	Yok
Şekerbank T.A.Ş.	1	Var
T. Vakıflar Bankası T.A.O.	1	Yok
T. Ekonomi Bankası A.Ş.	1	Var
Toplam	9	

İlçede onaltı adet ATM bulunmakta olup; sekiz adedi engelli dostudur. T. Ekonomi Bankası A.Ş., Yapı ve Kredi Bankası A.Ş. ve T. Garanti Bankası A.Ş.'ne ait olan ATM'ler görme engelli, T.C. Ziraat Bankası A.Ş.'nin ATM'lerinin iki adedi görme engelli, T. İş Bankası A.Ş.'nin ATM'lerinin bir adedi görme engelli ve T. Vakıflar Bankası T.A.O.'nın ATM'leri ortopedik engelli finansal erişimine uygun olarak kaydedilmiştir.

**Tablo.16:** Emirdağ İlçesi'nde Hizmet Veren Ticari Banka ATM'leri

Banka Adı	ATM	Engelli Erişimi
T.C. Ziraat Bankası A.Ş.	5	Var
T. Halk Bankası A.Ş.	1	Yok
Denizbank A.Ş.	1	Yok
T. Garanti Bankası A.Ş.	1	Var
T.İş Bankası A.Ş.	2	Var
Akbank T.A.Ş.	1	Yok
Şekerbank T.A.Ş.	1	Yok
T. Vakıflar Bankası T.A.O.	2	Var
Yapı ve Kredi Bankası A.Ş.	1	Var
T. Ekonomi Bankası A.Ş.	1	Var
Toplam	16	

## 2.9. Evciler İlçesi

İlçede T.C. Ziraat Bankası A.Ş.'nin bir adet olan şubesi ve ATM'si faaliyet göstermekte olup; banka şubesinin ortopedik engelli hizmet erişimine imkan sağladığı bildirilmektedir.

**Tablo.17:** Evciler İlçesi'nde Ticari Banka Şubesi ve ATM'si Bulunan Bankalar

Banka Adı	Şube Sayısı	Engelli Erişimi	ATM	Engelli Erişimi
T.C. Ziraat Bankası A.Ş.	1	Var	1	Yok
Toplam	1		1	

## 2.10. Hocalar İlçesi

T.C. Ziraat Bankası'nın ilçede bankacılık ve finansal hizmet sunan şubesi gerek ortopedik gerekse görme engelli bireylere erişim imkanı sunmaktadır. T.C. Ziraat Bankası A.Ş.'ye ait olan bir adet ATM vardır.

**Tablo.18:** Evciler İlçesi'nde Ticari Banka Şubesi ve ATM'si Bulunan Bankalar

Banka Adı	Şube Sayısı	Engelli Erişimi	ATM	Engelli Erişimi
T.C. Ziraat Bankası A.Ş.	1	Var	1	Yok
Toplam	1		1	

## 2.11. İhsaniye İlçesi

İhsaniye ilçesinde T.C. Ziraat Bankası A.Ş. ve Denizbank A.Ş.'nin şubeleri bankacılık faaliyetinde bulunmaktadır. Denizbank A.Ş.'nin şubesi ortopedik ve görme engelli olmak üzere her iki engel durumunun hizmet erişimine uygun olarak kaydedilmiştir.

**Tablo.19:** İhsaniye İlçesi'nde Faaliyette Bulunan Ticari Banka Şubeleri

Banka Adı	Şube Sayısı	Engelli Erişimi
T.C. Ziraat Bankası A.Ş.	1	Yok
Denizbank A.Ş.	1	Var
Toplam	2	

İlçede sekiz adet ATM bulunmakta olup; sadece Denizbank A.Ş.'nin ATM'si ortopedik engelli erişimine imkan sağlamaktadır.

**Tablo.20:** İhsaniye İlçesi'nde Hizmet Veren Ticari Banka ATM'leri

Banka Adı	ATM	Engelli Erişimi
T.C. Ziraat Bankası A.Ş.	4	Yok
Denizbank A.Ş.	1	Var
T. Halk Bankası A.Ş.	1	Yok
T. İş Bankası A.Ş.	2	Yok
Toplam	8	

## 2.12. İscehisar İlçesi

T.C. Ziraat Bankası A.Ş. ve T. Halk Bankası A.Ş. olmak üzere iki adet kamu bankasının şubesi ilçede bulunmaktadır. Her iki şubede ortopedik engelli bireylerin erişimine imkan tanımaktadır.

**Tablo.21:** İscehisar İlçesi'nde Faaliyette Bulunan Ticari Banka Şubeleri

Banka Adı	Şube Sayısı	Engelli Erişimi
T.C. Ziraat Bankası A.Ş.	1	Var
T. Halk Bankası A.Ş.	1	Var
Toplam	2	

İlçede toplam olarak on adet ATM faaliyette bulunmakta olup; QNB Finansbank A.Ş. ve T. Garanti Bankası A.Ş.'nin ATM'lerinin görme engelli erişimine uygun olduğu saptanmıştır.

**Tablo.22:** İscehisar İlçesi'nde Hizmet Veren Ticari Banka ATM'leri

Banka Adı	ATM	Engelli Erişimi
T.C. Ziraat Bankası A.Ş.	2	Yok
T. Halk Bankası A.Ş.	2	Yok
T. İş Bankası A.Ş.	1	Yok
Akbank T.A.Ş.	1	Yok
QNB Finansbank A.Ş.	1	Var
T.Garanti Bankası A.Ş.	1	Var
T.Vakıflar Bankası T.A.O.	1	Yok
Yapı ve Kredi Bankası A.Ş.	1	Yok
Toplam	10	

### 2.13. Kızılören İlçesi

Kızılören ilçesinde T.C. Ziraat Bankası A.Ş.'nin bir adet şubesi ve bir adet ATM'si bankacılık faaliyeti ve finansal erişim imkanı sağlamakta olup; şube ortopedik engelli, ATM görme engelli dostu olarak hizmet vermektedir.

**Tablo.23:** Kızılören İlçesi'nde Hizmet Veren Ticari Banka Şube ve ATM'leri

Banka Adı	Şube Sayısı	Engelli Erişimi	ATM	Engelli Erişimi
T.C. Ziraat Bankası A.Ş.	1	Var	1	Var
Toplam	1		1	

### 2.14. Merkez İlçesi

Merkez İlçede toplam yirmisekiz adet ticari banka şubesi faaliyette bulunmaktadır. Bu şubelerin yirmisekiz adedi engelli dostu olarak bildirilmiştir. ING Bank ve Ekonomi Bankası'nda engelli erişimi olmadığı halde, Merkez ilçedeki şube sayısı ile engelli erişim sayısının eşit olmasını bazı banka şubelerinin her iki engelli erişimine imkan vermekle birlikte her iki engel durumunda da ayrıca sayılmasından kaynaklanmakta olarak belirtmek mümkündür. Faaliyette bulunan şubeler ve erişim imkanlarını şöyle belirtmek mümkündür; Akbank T.A.Ş. ve Şekerbank A.Ş.'nin şubeleri gerek ortopedik gerekse görme engelli bireylerin finansal erişimine uygun, Denizbank A.Ş.'nin bir adet şubesi ortopedik bir adet şubesi görme engelli erişilebilir, QNB Finansbank A.Ş.'nin şubeleri görme engelli erişimine uygun, T.Garanti Bankası A.Ş.'nin bir şubesi görme engelli iki şubesi hem görme hem de ortopedik engelli dostu, T.C. Ziraat Bankası'nın iki adet şubesi ortopedik bir adet şubesi görme engelli erişimine uygun, T. Halk Bankası A.Ş.'nin şubeleri ve T.İş Bankası A.Ş.'nin şubeleri ortopedik engelli erişilebilir, T.Vakıflar Bankası T.A.O.'nın bir adet şubesi ortopedik ve görme her iki engel durumuna da uygun olarak, Yapı ve Kredi Bankası A.Ş.'nin bir adet şubesi ortopedik engelli erişimine uygun olarak kaydedilmiştir.

**Tablo.24:** Merkez İlçesi'nde Hizmet Veren Ticari Banka Şubeleri

Banka Adı	Şube Sayısı	Engelli Erişimi
Akbank T.A.Ş.	1	Var
Denizbank A.Ş.	2	Var
İngbank A.Ş.	1	Yok
QNB Finansbank A.Ş.	2	Var
Şekerbank T.A.O.	1	Var
T. Ekonomi Bankası A.Ş.	2	Yok
T.C. Ziraat Bankası A.Ş.	3	Var
T.Garanti Bankası A.Ş.	3	Var
T.Halk Bankası A.Ş.	3	Var
T.İş Bankası A.Ş.	3	Var
T.Vakıflar Bankası T.A.O.	5	Var
Yapı ve Kredi Bankası A.Ş.	2	Var
Toplam	28	

İlçede toplam yüz yetmiş bir adet faaliyet gösteren ATM'nin doksan yedi adedi (yetmiş dört adedi görme, yirmi üç adedi ortopedik) engelli dostu olarak bildirilmiştir. Banka adı ve finansal erişim imkanlarına göre; Akbank'ın üç adet ATM'nin görme engelli hizmet erişiminin mevcut olduğu, Denizbank'ın ATM'lerinin ikisinin görme engelli, birisinin ortopedik engelli hizmet erişimine uygun olduğu, QNB Finansbank'ın ATM'lerinin dokuz adedinin görme engelli, bir adedinin ortopedik engelli hizmet erişimi sağladığı, Şekerbank'ın bir adet ATM'sinin görme engelli hizmet erişilebilirliği mevcut olduğu, T. Ekonomi Bankası A.Ş.'nin ATM'lerinin dört adedinin ortopedik, beş adedinin görme engelli hizmet erişimine uygun olduğu, T.C. Ziraat Bankası'nın ATM'lerinin iki adedinin ortopedik, on altı adedinin görme engelli hizmet erişimi sağladığı, T. Garanti Bankası A.Ş.'nin ATM'lerinin tamamının görme engelli hizmet erişilebilirliği olduğu, T. Halk Bankası'nın bir adet ATM'sinin ortopedik, bir adet ATM'sinin görme engelli hizmet erişimine uygunluğu, T. İş Bankası'nın yedi tane ATM'sinin görme engelli dostu olduğu, T.Vakıflar Bankası'nın on bir adet ATM'sinin ortopedik, sekiz adet ATM'sinin görme engelli hizmet



erişimine uygunluğu, YapıKredi'nin üç adet ATM'sinin ortopedik, yedi adet ATM'sinin ise görme engelli dostu olduğu bildirilmiştir (Tablo.25).

**Tablo.25:** Merkez İlçesi'nde Hizmet Veren Ticari Banka ATM'leri

Banka Adı	ATM Sayısı	Engelli Erişimi
Akbank T.A.Ş.	13	Var
Denizbank A.Ş.	7	Var
İngbank A.Ş.	3	Yok
QNB Finansbank A.Ş.	13	Var
Şekerbank T.A.O.	5	Var
T. Ekonomi Bankası A.Ş.	6	Var
T.C. Ziraat Bankası A.Ş.	34	Var
T. Garanti Bankası A.Ş.	15	Var
T.Halk Bankası A.Ş.	19	Var
T.İş Bankası A.Ş.	26	Var
T.Vakıflar Bankası T.A.O.	20	Var
Yapı ve Kredi Bankası A.Ş.	10	Var
Toplam	171	

## 2.15. Sandıklı İlçesi

İlçede toplam dokuz adet ticari banka şubesi mevcut olup; bu şubelerin üç adedi görme engelli dört adedi ise ortopedik engelli erişimine imkan tanımaktadır. Şubelerin hizmet erişim detaylarına bakıldığında; Şekerbank T.A.Ş.'nin şubesi görme ve ortopedik engelli erişimine uygun, T.C.Ziraat Bankası A.Ş.'nin şubesi görme ve ortopedik engelli hizmet erişimi mevcut, Garanti Bankası A.Ş.'nin şubesi görme engelli dostu, T.Halk Bankası A.Ş.'nin şubesi ortopedik engelli bireylere hizmet erişilebilirliği sunan ve T. İş Bankası A.Ş.'nin şubesi ortopedik engelli dostu olarak kaydedilmiştir.

**Tablo.26:** Sandıklı İlçesi'nde Hizmet Veren Ticari Banka Şubeleri

Banka Adı	Şube Sayısı	Engelli Erişimi
Akbank T.A.Ş.	1	Yok
Denizbank A.Ş.	1	Yok
Şekerbank T.A.O.	1	Var
T.C. Ziraat Bankası A.Ş.	1	Var
T.Garanti Bankası A.Ş.	1	Var
T.Halk Bankası A.Ş.	1	Var
T.İş Bankası A.Ş.	1	Var
T.Vakıflar Bankası T.A.O.	1	Yok
Yapı ve Kredi Bankası A.Ş.	1	Yok
Toplam	9	

İlçede bulunan toplam yirmibeş adet ATM'nin sekiz adedi engelli dostu olup hepsi görme engelli erişimine imkan tanımaktadır. Denizbank A.Ş.'nin bir tane ATM'si görme engelli, QNB Finansbank A.Ş.'nin ATM'si görme engelli, T.ekonomi Bankası A.Ş.'nin ATM'si görme engelli, T.Garanti Bankası A.Ş.'nin ATM'lerinin görme engelli, T.İş Bankası A.Ş.'nin bir tane ATM'sinin görme engelli ve Yapı ve Kredi Bankası A.Ş.'nin iki tane ATM'sinin görme engelli hizmet erişilebilirliği olduğu tespit edilmiştir.

**Tablo.27:** Sandıklı İlçesi'nde Hizmet Veren Ticari Banka ATM'leri

Banka Adı	ATM Sayısı	Engelli Erişimi
Akbank T.A.Ş.	2	Yok
Denizbank A.Ş.	1	Var
QNB Finansbank A.Ş.	1	Var
Şekerbank T.A.O.	1	Yok
T. Ekonomi Bankası A.Ş.	1	Var
T.C. Ziraat Bankası A.Ş.	5	Yok
T. Garanti Bankası A.Ş.	2	Var
T.Halk Bankası A.Ş.	3	Yok
T.İş Bankası A.Ş.	4	Var
T.Vakıflar Bankası T.A.O.	2	Yok
Yapı ve Kredi Bankası A.Ş.	3	Var
Toplam	25	

## 2.16. Sinanpaşa İlçesi

İlçede iki adet banka şubesi yer almaktadır. Ziraat Bankası'nın şubesi görme ve ortopedik engelli şubesi olarak her iki engel durumuna da hizmet erişim imkanı sağladığı şeklinde bildirilmiştir.

**Tablo.28:** Sinanpaşa İlçesi'nde Hizmet Veren Ticari Banka Şubeleri

Banka Adı	Şube Sayısı	Engelli Erişimi
Denizbank	1	Yok
T.C. Ziraat Bankası A.Ş.	1	Var
Toplam	2	

Afyonkarahisar ili Sinanpaşa ilçesinde toplamda sekiz adet ATM bankacılık ve finansal hizmetlere erişim imkanı sağlamaktadır. Bu ATM'lerin Şekerbank T.A.Ş.'ye ait olanı görme engelli bireyler için hizmet erişilebilirliği sunmaktadır.

T.C. Ziraat Bankası'nın ilçede 4 adet ATM'si faaliyette bulunmakta olup; 2 adedi görme engelli bireylerin hizmet erişilebilirliğine uygun olarak bildirilmiştir. T.Garanti Bankası A.Ş.'nin ATM'si görme engelli bireylere hizmet erişimi sağlamaktadır.

**Tablo.29:** Sinanpaşa İlçesi'nde Hizmet Veren Ticari Banka ATM'leri

Banka Adı	ATM Sayısı	Engelli Erişimi
Denizbank	1	Yok
Şekerbank	1	Var
T.C. Ziraat Bankası A.Ş.	4	Var
T.Garanti Bankası A.Ş.	1	Var
T. İş Bankası A.Ş.	1	Yok
Toplam	8	

## 2.17. Sultandağı İlçesi

İlçede toplam üç adet ticari banka şubesi bankacılık ve finansal hizmetlerin faaliyetini göstermektedir. Şekerbank'ın şubesi görme ve ortopedik her iki engel durumuna hizmet erişimi sağlamaktadır. Ziraat Bankası'nın şubesi görme engelli ve Halk Bankası'nın şubesi ortopedik engelli şubesi olarak kaydedilmiştir.

**Tablo.30:** Sultandağı İlçesi'nde Hizmet Veren Ticari Banka Şubeleri

Banka Adı	Şube Sayısı	Engelli Erişimi
Şekerbank T.A.Ş.	1	Var
T.C. Ziraat Bankası A.Ş.	1	Var
T.Halk Bankası A.Ş.	1	Var
Toplam	3	

Sultandağı ilçesinde toplamda sekiz adet ATM faaliyette bulunmakta olup; Ziraat Bankası'nın bir adet ATM'si görme engelli, Halk Bankası'nın bir adet ATM'si ortopedik engelli, İş Bankası'nın bir adet olan ATM'si görme engelli bireylerin hizmete erişimine uygun olarak tespit edilmiştir.

**Tablo.31:** Sultandağı İlçesi'nde Hizmet Veren Ticari Banka ATM'leri

Banka Adı	ATM Sayısı	Engelli Erişimi
Şekerbank T.A.Ş.	1	Yok
T.C.Ziraat Bankası A.Ş.	4	Var
T.Halk Bankası A.Ş.	2	Var
T.İş Bankası A.Ş.	1	Var
Toplam	8	

## 2.18. Şuhut İlçesi

İlçede toplam beş adet banka şubesi yer almaktadır. Şekerbank'ın şubesi ortopedik ve görme olmak üzere her iki engel durumuna da hizmet erişimi sağlamaktadır. Halk Bankası'nın şubesi ortopedik engelli şubesi olarak kaydedilmiştir.

**Tablo.32:** Şuhut İlçesi'nde Hizmet Veren Ticari Banka Şubeleri

Banka Adı	Şube Sayısı	Engelli Erişimi
Denizbank A.Ş.	1	Yok
Şekerbank T.A.Ş.	1	Var
T.C. Ziraat Bankası A.Ş.	1	Yok
T. Halk Bankası A.Ş.	1	Var
T. Vakıflar Bankası T.A.O.	1	Yok
Toplam	5	

İlçede toplam onbir adet ATM faaliyette bulunmaktadır. Bu ATM'lerin dört adedi engelli erişimine uygun olup; Ziraat Bankası'nın iki adet ATM'si görme engelli, Garanti Bankası'nın ATM'si görme engelli, Halk Bankası'nın bir adet ATM'si ortopedik engelli hizmet erişilebilir olarak bildirilmiştir.

**Tablo.33:** Şuhut İlçesi'nde Hizmet Veren Ticari Banka ATM'leri

Banka Adı	ATM Sayısı	Engelli Erişimi
Denizbank A.Ş.	1	Yok
QNB Finansbank A.Ş.	1	Yok
Şekerbank T.A.Ş.	1	Yok
T.C. Ziraat Bankası A.Ş.	3	Var
T. Garanti Bankası A.Ş.	1	Var
T.Halk Bankası A.Ş.	2	Var
T. İş Bankası A.Ş.	1	Yok
T. Vakıflar Bankası T.A.O.	1	Yok
Toplam	11	

## DEĞERLENDİRME

Afyonkarahisar il genelinde toplam oniki adet bankanın seksendokuz adet şubesi ile ticari bankacılık faaliyetinde bulunduğu bu şubelerin kırküç adedinin ortopedik engelli yirmiyedi adedinin ise görme engelli bireylerin erişimine imkan sağladığı, üçyüzotuzbir olan toplam ATM sayısının ise yüzyirmibeş adedinin görme engelli otuziki adedinin ortopedik engelli bireylerin erişimine imkan tanıdığı tespit edilmiştir (Tablo.34).

**Tablo.34:** Afyonkarahisar İl Genelinde Faaliyette Bulunan Ticari Bankaların Şube ve ATM Sayıları İle Erişim Olanaklarının Toplu Halde Gösterimi

Banka Adı	Şube Sayısı	Ortopedik Engelli Erişilebilir Durumu	Görme Engelli Erişilebilir	ATM	Ortopedik Engelli Erişilebilir	Görme Engelli Erişilebilir
T.C.Ziraat Bnk A.Ş.	23	13	7	86	2	27
T.Halk Bnk A.Ş.	13	10	-	41	5	2
T.Vakıfl. Bnk. T.A.O.	10	1	1	32	15	12
Denizbank A.Ş.	9	2	2	17	2	7
T.İş Bnk A.Ş.	7	6	-	45	-	13
T.Garanti A.Ş.	7	2	7	27	-	27
Şekerbank T.A.O.	7	6	6	13	-	3
Akbank T.A.Ş.	5	1	1	22	-	3
Yapı Kredi Bnk A.Ş.	4	1	-	18	3	11
QNB Finansb. A.Ş.	2	-	2	19	1	13
T.ekonomi Bnk A.Ş.	2	1	1	8	4	7
İngbank A.Ş.	-	-	-	3	-	-
<b>Toplam</b>	<b>89</b>	<b>43</b>	<b>27</b>	<b>331</b>	<b>32</b>	<b>125</b>

Afyonkarahisar il genelinde faaliyette bulunan oniki adet ticari bankanın şube ve ATM sayıları ile erişilebilirlik yeterliliğini gösteren Tablo.34'den de görüldüğü üzere şube sayılarını çokdan aza doğru sıralayıp incelediğimizde; T.C. Ziraat Bankası A.Ş.'nin yirmi üç adet şubesinin onüç adedinin ortopedik yedi adedinin görme engelli erişimi olduğu, seksenaltı adet ATM'sinin yirmiyedi adedinin görme engelli , iki adedinin ortopedik erişimi olduğu, T.Halk Bankası A.Ş.'nin onüç adet şubesinin on adedinin ortopedik engelli erişimi olduğu, kırkbir adet ATM'sinin beş adedinin ortopedik, iki adedinin görme engelli erişilebilir olduğu, T. Vakıflar Bankası T.A.O.'nın on adet olan şubesinin bir adedinin görme, bir adedinin ortopedik engelli erişimine imkan sağladığı, otuziki adet ATM'sinin onbeş adedinin ortopedik, oniki adedinin

görme engelli dostu olduğu, Denizbank A.Ş.'nin dokuz adet olan şubesinin iki adedinin ortopedik, iki adedinin görme engelli erişimine imkan tanıdığı, onyediyedi adet olan ATM'sinin yedi adedinin görme, iki adedinin ortopedik engelli erişimi olduğu, T. İş Bankası A.Ş.'nin yedi adet olan şubesinin altı adedinin ortopedik engelli, kırkbeş adet olan ATM'sinin onüç adedinin görme engelli erişilebilir olduğu, T. Garanti Bankası A.Ş.'nin yedi adet olan şubesinin yedi adedinin görme engelli, iki adedinin ortopedik engelli erişimine imkan tanıdığı, yirmiyedi adet olan ATM'sinin tamamının görme engelli erişilebilir yeterlilikte olduğu, Şekerbank T.A.O.'nın yedi adet olan şubesinin altı adedinin görme, altı adedinin ortopedik engelli erişilebilir olduğu, onüç adet olan ATM'sinin üç adedinin görme engellilerin erişimine imkan sağladığı, Akbank T.A.Ş.'nin beş adet olan şubesinin bir adedinin görme, bir adedinin ortopedik engelli erişilebilir olduğu, yirmiiki adet olan ATM'sinin üç adedinin görme engelli erişilebilir olduğu, Yapı ve Kredi Bankası A.Ş.'nin dört adet olan şubesinin bir adedinde ortopedik engelli erişilebilir olduğu, onsekiz adet olan ATM'sinin üç adedinin ortopedik, onbir adedinin görme engelli erişilebilir olduğu, QNB Finansbank A.Ş.'nin toplamda iki adet olan şubesinin ikisinin de görme engelli erişilebilir olduğu, ondokuz adet olan ATM'sinin onüç adedinin görme engelli, bir adedinin ortopedikengelli erişimine imkan sağladığı, T. Ekonomi Bankası A.Ş.'nin iki adet olan şubesinin bir adedi ortopedik bir adedinin görme engelli erişilebilir olduğu, sekiz adet olan ATM'sinin yedi adedinin görme engelli, dört adedinin ortopedik engelli erişilebilir olduğu, Ing Bank A.Ş.'nin Afyonkarahisar ili genelinde şubesinin bulunmadığı, herhangi bir engel durumuna erişim imkanı sağlamayan üç adet ATM'sinin faaliyette bulunduğu tespit edilmiştir.

Tablo.34'deki şube ve ATM sayıları ile erişim durumları sermaye bazlı olarak irdelendiğinde Tablo.35'deki bilgilere ulaşılmaktadır.

**Tablo.35:** Sermaye Bazlı Olarak Bankaların Şube ve ATM Sayıları ile Erişim İmkanları

Banka Grubu	Şube Sayısı	Ortopedik Engelli Erişilebilir	Görme Engelli Erişilebilir	ATM Sayısı	Ortopedik Engelli Erişilebilir	Görme Engelli Erişilebilir
Kamusal Sermayeli Bankalar	46	24	8	159	22	41
Özel Sermayeli Bnkl.	25	15	8	106	7	37
Yabancı Sermayeli Bnkl.	18	4	11	66	3	47
<b>Toplam</b>	<b>89</b>	<b>43</b>	<b>27</b>	<b>331</b>	<b>32</b>	<b>125</b>

T.C. Ziraat Bankası A.Ş.,T.Halk Bankası A.Ş. ve T. Vakıflar Bankası T.A.O'ndan oluşan kamusal sermayeli bankaların toplamda kırkaltı adet şubesinin bulunduğu bu şubelerin yirmidört adedinin ortopedik, sekiz adedinin görme engelli erişilebilir olduğu, yüzellidokuz adet olan ATM'nin kırkbir adedinin görme engelli, yirmiiki adedinin ortopedik engelli erişimine imkan tanıdığı,

T. İş Bankası A.Ş., Şekerbank T.A.O, Akbank T.A.Ş.,Yapı ve Kredi Bankası A.Ş ve T.ekonomi Bankası A.Ş'ndan oluşan özel sermayeli bankaların toplamda yirmibeş adet şubesi olduğu, bu şubelerin onbeş adedinin ortopedik, sekiz adedinin görme engelli erişilebilir olduğu, yüzaltı adet olan ATM'nin otuzyedı adedinin görme engelli, yedi adedinin ortopedik engelli erişimine imkan sağladığı,

Denizbank A.Ş., T. Garanti Bankası A.Ş., QNB Finansbank A.Ş. ve Ing Bank A.Ş'den müteşekkil yabancı sermayeli bankaların toplamda onsekiz adet şubesinin onbir adedinin görme, dört adedinin ortopedik engelli erişim imkanı sağladığı, altmışaltı adet olan ATM'nin kırkyedi adedinin görme engelli, üç adedinin ortopedik engelli erişimine imkan tanıdığı saptanmıştır.



**Tablo.37:** Ortopedik ve Görme Engelli Her İki Engel Durumunun Erişilebilir Olması Durumu

Banka Adı	Şube	ATM
Şekerbank T.A.O.	6	-
T.C.Ziraat Bnk A.Ş.	5	-
T.Vakıfl. Bnk. T.A.O.	-	2
T.Ekonomi Bnk A.Ş.	1	-
Denizbank A.Ş.	1	-
Akbank T.A.Ş.	1	-
T.Garanti A.Ş.	1	-
<b>Toplam</b>	<b>15</b>	<b>2</b>

Tablo.34’de sunulan rakamların içinde yer almakla birlikte; hem ortopedik hem görme engelli her iki engel durumunun da bankacılık ve finansal hizmetlere erişim imkanı sunan şube ve ATM’lerinin de bulunduğu tespit edilerek Tablo.37’de banka şube ve ATM sayıları ile gösterimi ayrıca sunulmuştur. Buna göre fazladan aza doğru sıralandığında; Şekerbank T.A.O.’nın altı adet, T.C.Ziraat Bnk A.Ş.’nin beş adet, T.Ekonomi Bnk A.Ş., Denizbank A.Ş., Akbank T.A.Ş. ve T.Garanti A.Ş. olmak üzere dört bankanın birer adet şubesi ile toplamda onbeş adet şubenin ve T.Vakıflar Bnk. T.A.O.’sının iki adet ATM’si ile hizmet sunulduğu kaydedilmektedir.

## SONUÇ

Bölge ve nihayetinde ülke ekonomisi performans belirleyicilerinin başında gelen finans sektörünün en büyük dilimini oluşturan banka kesiminin ekonomi içindeki yeri ve önemi dikkate alındığında, bankacılık sektörünün büyümesi ve engelli veya dezavantajlı gruplar da dahil olmak üzere daha fazla kesime ulaşmasının ekonomi açısından farklı boyutlarda önem arz ettiği tartışılmaz bir gerçektir. Bankacılık sektörünün daha geniş halk kitlelerine ulaşması ile tasarrufların mikro bazda bölge, makro bazda ülke ekonomisine kazandırılması ve kayıt dışılığın azaltılması yanısıra bankaların fon transferleri kapsamında toplanmış olunan kaynakların gerçek ve tüzel kişiler adına bireyler ve reel sektör nezdinde de üretim ve tüketim boyutuyla farklı aktif kalemlerinde plase edilmesi mümkün olabilmektedir. Sermaye sahipliği bazında dikkate alınarak bankaların şube/ATM sayıları ile erişilebilirlik kabiliyetleri dikkate alındığında; Afyonkarahisar ilinde kamusal sermayeli bankaların şube ve ATM sayılarının diğer banka gruplarına göre daha fazla olduğu, özel sermayeli bankalar ve yabancı sermayeli bankaların sırasıyla yer aldığı, şube yapılanmasında kamusal sermayeli bankaların ortopedik engelli erişiminde ön sırada yer aldığı, özel sermayeli ve yabancı sermayeli bankaların bu sıralamayı takip ettiği, görme engelli erişilebilir şubelerin sıralamasında yabancı sermayeli bankaların ön sırada yer aldığı, kamusal ve özel sermayeli bankaların aynı sayı ile takip ettiği, ATM'lerin erişilebilir yeterliliğinde yabancı sermayeli bankaların görme engelli erişimine imkan tanınması ile ilk sırada yer aldığı, kamusal ve özel sermayeli banka gruplarının sırasıyla takip ettiği, ortopedik engelli erişiminde kamusal, özel ve yabancı sermayeli bankalar şeklinde bir sıralama olduğu, sayısal veriler olarak elde edilen bilgiler ışığında tüm banka grupları toplamında şubede ortopedik engelli ATM'lerde ise görme engelli erişiminin daha ön planda yer aldığı sonucuna varılmıştır.

BM'nin erişilebilirlik tanımı, erişilebilirliğin ülkemizdeki uygulamasına katkı sunmuştur. Bu bağlamda belirlenen kriterler çerçevesinde BDDK tarafından hazırlanan "Bankacılık Hizmetlerinin Erişilebilirliğine Dair Yönetmelik Taslağı"nın 1 Ocak 2016'da yürürlüğe girmesinin ardından yapılan düzenlemelerle, engelli bireylerin şube içi yanı sıra şube dışı kanallardan önemli bir tanesi olan ATM'lerden güvenli ve rahat bir şekilde yararlanabilmeleri sağ-

lanmaya çalışılmaktadır. Bankalar, dezavantajlı gruplardan olan engelli bireylerin şubelerden ve ATM'lerden sunulan hizmetlere kolay erişebilmeleri adına söz konusu hizmetlerin iyileştirilmesi ve yaygın hale getirilmesi amacıyla değerlendirmelerde bulunmaktadır. Bankalar erişilebilirlik konusunda yaptıkları düzenleme ve geliştirmeleri belirli periyotlarda TBB'ne bildirmektedirler. TBB tarafından ilan edilen Haziran 2020 dönemi raporuna göre, ortopedik engellilerin erişimine sunulan ATM sayısı 2018 yılında 4 bin 433 iken, 2020 itibarıyla 8 bin 903'e, şube sayısı 4 bin 305'ten 4 bin 974'e yükselme kaydetmiştir. Aynı dönemde görme engellilerin kullanımına uygun ATM sayısı 21 bin 808'den 30 bin 997'ye ve şube sayısı 2 bin 990'dan 4 bin 802'ye ulaştığı kaydedilmektedir (Dünya, 2020). Bankacılık ve finansal hizmetlere engelli bireylerin de erişilebilirliklerini sağlama yönünde yapılan çalışmalar ile engelli bireylerin yaşam kalitelerinde çok önemli bir parametre olan finansal özgürlük ve toplum içerisindeki eşitliklerinin sağlanmasına gayret gösterilmesi, erişilebilirliğin toplumun tüm katmanlarına yayılması yönünde olumlu adımlar olarak görülmektedir.

## KAYNAKÇA

- Church, R.L., Marston, J.R. (2010). Measuring Accessibility for People with a Disability, Geographical Analysis, The Ohio State University, 35(1): 83-96, <https://doi.org/10.1111/j.1538-4632.2003.tb01102.x>
- Çağlar, S. (2012). Engellilerin Erişebilirlik Hakkı ve Türkiye’de Erişebilirlikleri, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 61 (2) 2012: 541-598.
- Handy, S.L., D.A. Niemeier (1997). Measuring Accessibility, An Exploration of Issues and Alternatives, Environment and Planning A, 29: 1175-1194.
- Dünya Gazetesi (2020). Ortopedik Engellilere Yönelik ATM Sayısı 2 katına çıktı, <https://www.dunya.com/gundem/ortopedik-engellilere-yonelik-atm-sayisi-2-katina-cikti-haberi-478314>
- KPGM, (2018). Bankacılık Hizmetlerinde Engelsiz Dönem, [www.kpgm.com.tr](http://www.kpgm.com.tr)
- Öztürk, A., Güven, Ö. F. (2013). Bireysel Bankacılık Ürün ve Hizmetlerinin Pazarlanmasında Bankaların Fark Yaratma Stratejileri, Sosyal ve Beşeri Bilimler Dergisi, 5(1): 63-72, ISSN: 1309-8012 (Online)
- Türkiye Bankalar Birliği (TBB), (2020) Şube Bilgileri, [https://www.tbb.org.tr/app/harita.aspx?sube\\_tipi=1](https://www.tbb.org.tr/app/harita.aspx?sube_tipi=1)
- Türkiye Bankalar Birliği (TBB), (2020)ATM Bilgileri,[https://www.tbb.org.tr/app/harita.aspx?sube\\_tipi=6](https://www.tbb.org.tr/app/harita.aspx?sube_tipi=6)
- Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası (TCMB), (2011). Dünyada ve Türkiye’de Finansal Hizmetlere Erişim ve Finansal Eğitim, [https://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/362bbf12-7d95-47eb-9d4d-13039893ce5e/finansal\\_egitim.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=ROOTWORKSPACE-362bbf12-7d95-47eb-9d4d-13039893ce5e-m3fBaY](https://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/362bbf12-7d95-47eb-9d4d-13039893ce5e/finansal_egitim.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=ROOTWORKSPACE-362bbf12-7d95-47eb-9d4d-13039893ce5e-m3fBaY)
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), Özürlülerin Sorun ve Beklentileri Araştırması 2010, [www.tuik.gov.tr](http://www.tuik.gov.tr)
- World Health Organization (WHO), (2011)World Disabled Report, [www.who.int](http://www.who.int)

# TEKERLEKLİ SANDALYE KULLANAN ENGELLİLERİN SOSYAL HAYATA KATILIMINDA EN BÜYÜK ENGEL; YAPILI ÇEVREDE YAŞANAN PROBLEMLER VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Ali MÜLAYİM<sup>1</sup>

Gökben PALA AZSÖZ<sup>2</sup>

## Öz

Engelliler için mimari tasarım, kişilerin hareket kabiliyetlerindeki kısıtlılıktan kaynaklanan sorunları en alt düzeye indirerek, alanları ve mekânları yaratma sürecidir. Engel durumuna göre yapılması gereken eylemler farklılık gösterir. Bu makalede daha çok tekerlekli sandalye kullanan engelliler için çözüm önerileri sunulmuştur. Özellikle son dönemde yaşadığımız pandemi koşullarında sosyalleşmenin insanları için temel gereksinimlerden bir tanesi olduğu da daha net bir şekilde ortaya çıkmıştır. Tarihsel süreç içerisinde engelliler çeşitli şekillerde insanlık dışı muameleyle maruz kalmış, eksik sakat vb. tanımlamalarla sosyal yaşamın dışına itilmiştir. Bu durum özellikle Hitler Almanya'sında sağlam toplum (Ableism) yaratma projesi kapsamında engellileri kısırlaştırma ve ortadan kaldırma operasyonlarına (Aktion T4) kadar varmıştır.

Günümüz modern toplumlarında engellilerin temel beklentisi ayrımcılığa uğramadan yaşayabilmektir. Yaşadıkları konut içinde ömrünü geçiren engellilerin, her bireyin temel hakkı olan, mutlu bir yaşam sürmeleri neredeyse imkânsızdır. Bu bağlamda insanları hareket kabiliyetlerindeki kısıtlılıktan dolayı evlerine mahkûm ederek onları sosyal çevreden dışlamak yerine yaşam şartlarını iyileştirmek adına, yaşanan problemler tespit edilerek, çözümler sunmak gereklidir. Engelliler ve sosyal yaşam arasındaki en büyük bariyer engellilerin sosyal yaşama erişebilmesidir. Bu makalede öncelikle engelliliğin kavramsal ifadesi incelenerek yasal düzenlemelerin son durumu değerlendirilmiştir. Engellilerin yaşadığı problemlerin en başında gelen sosyal yaşama ulaşabilme konusunda asansörlerde, rampalarda, kaldırımlarda, alt-üst geçitlerde, taşıtlarla ulaşımında, otoparklarda ve duraklarda yaşanan problemler için çözüm önerileri sunulmuştur. Makale doküman tarama ve gözlem yöntemi ile oluşturulmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Engellilik, Tekerlekli Sandalye, Ulaşılabilirlik, Evrensel Tasarım

<sup>1</sup> Dr. Öğretim Üyesi, Kırklareli Üniversitesi, Mimarlık Bölümü, E-posta: ali.mulayim@klu.edu.tr, ORCID: 0000-0002-1972-7950

<sup>2</sup> Araş. Gör. Dr., Kırklareli Üniversitesi, Mimarlık Bölümü, E-posta: gokbenazsoz@klu.edu.tr, ORCID: 0000-0002-8811-4920

MÜLAYİM, A. , PALA AZSÖZ, G. (2020). Tekerlekli Sandalye Kullanan Engellilerin Sosyal Hayata Katılımında En Büyük Engel; Yapılı Çevrede Yaşanan Problemler ve Çözüm Önerileri. Sosyal Politika Çalışmaları Dergisi, "Erişilebilirlik" Özel Sayısı Cilt 2, 357-382. DOI: 10.21560/spcd.vi.821013

# THE BIGGEST OBSTACLE TO SOCIAL ENGAGEMENT OF DISABLED PEOPLE USING WHEELCHAIRS; PROBLEMS IN THE BUILT ENVIRONMENT AND RECOMMENDATIONS FOR SOLUTIONS

---

## *Abstract*

Architectural design for the disabled is the process of creating spaces by minimizing the mobility problems arising from disability in people's mobility. Actions to be taken differ according to the type of disability. In this article, solution suggestions are presented for disabled people using mostly wheelchairs. Especially in the pandemic conditions we have experienced recently, it has become clearer that socialization is one of the basic needs for people. Throughout the historical process, disabled people have been subjected to inhumane treatment in various ways, and have been excluded from social life with definitions such as incomplete, disabled, etc. This situation has even reached to operations of sterilization and elimination of the disabled (Aktion T4) especially within the scope of a project to create a solid society (Ableism) in Hitler Germany.

The basic expectation of disabled people in today's modern societies is to be able to live without discrimination. It is almost impossible for people with disabilities who spend their lives in their homes to live a happy life, which is the fundamental right of every individual. In this context, it is necessary to identify the problems and offer solutions in order to improve the living conditions instead of restricting people to their homes due to the limitations in their mobility. The biggest barrier between the disabled and social life is access of disabled people to social life. In this article, first of all, the conceptual expression of disability is examined and the latest status of legal regulations in Turkey has been evaluated. Problems experienced in elevators, ramps, sidewalks, under-overpasses, transportation by vehicles, parking lots and stops, which are the main problems faced by disabled people in terms of access to social life, and possible solutions for these problems are presented. This article was created with document review and observation method.

**Keywords:** *Disability, Wheelchair, Accessibility, Universal Design*

## ENGELLİLİK

Engelliler için Mimari tasarım insanların sahip oldukları kısıtlılıkların neden olduğu sorunların çözümüne dayalı yaşam alanlarını tasarlama sürecidir. Yaşanılan sosyal çevre bireylerin hayata bakışını etkiler. Oysa engellilerin yaşadıkları konuta bir nevi hapsedilerek sağlıklı ve topluma faydalı bireyler olmaları imkânsızdır. Hiçbir birey ulaşım, iş hayatı, seyahat, turizm, vb. gibi yaşamın gereklerini yerine getirme ve kendilerini mutlu hissetme hususunda sadece bedeninin bir kısmını kullanamaması nedeniyle kısıtlanamaz. Bireylerin erişilebilirliğini kısıtlayan fiziksel kısıtlılıkları değil, sonradan yaratılan çevredir (Mülayim, 2009).

Engellilik kavramı birçok farklı kelime ile aynı anlamda (Sakatlık, Özürlülük, Kısıtlılık vb.) kullanılmaktadır. Ancak bu kavramlar uluslararası terminolojide bir birinden ayrılmıştır. Kullanılan kavramlar birbirinden çok farklı fonksiyonları tarif eder. Oysa ülkemizde bu kavramlar sadece bireyleri incitmeme üzerine anlam kazanmaktadır. Uluslararası terminolojideki (özellikle sağlık alanına vurgu yapılarak) tanımları şöyle özetlenebilir:

**Noksanlık-Bozukluk-Eksiklik:** “Noksanlık; ruhsal, anatomik veya fiziksel yapı ve işlevlerdeki bir eksikliği veya istikrarsızlığı anlatır.”

**Özürlülük:** “Sakatlık; bir eksiklik sonucu oluşan ve normal sayılabilecek bir insana oranla bir işi yapabilme kabiliyetinin yitirilmesi ve sınırlandırılması vaziyetini anlatır.”

**Maluliyet:** “Maluliyet; bir eksiklik veya özürlülük neticesinde, belirli bir kişide oluşan ve o kişinin yaş, cinsiyet, sosyal ve kültürel durumuna göre normal sayılabilecek etkinlikte bulunma kabiliyetini engelleyen ve sınırlandıran dezavantajlı bir durumu anlatır” (Koca, Canan; 2010).

Sıklıkla “Disabled” terimi yerine kullanılabilse de, “Impairment” kavramı, işlevsel bir sınırlamaya yol açması muhtemel olan fiziksel veya biyolojik bir durumu ifade eder. Bu nedenle, bu kelimenin engellilik çalışmaları alanından çıkarılması gerektiğini savunulmaktadır. Aksine, diğerleri, “Impairment” kavramının sosyal veya çevresel yönlerden farklı olan kişisel engellilik deneyimini tanımladığı ve bu nedenle de korunması gerektiği fikrini savunmaktadır (Ünal, 2018).

Türkiye’de yapılan tanıtımda 5378 sayılı kanunla birlikte “Özürlü” kavramının yerine “Engelli” kavramı kullanılmaya başlanmıştır. “Engellilik” kavramı her üç kavramı da kapsayacak şekilde kullanılır. Engellilik kavramı; doğuştan veya sonradan herhangi bir hastalık veya kaza sonucu bedensel, zihinsel, ruhsal, duygusal ve sosyal yeteneklerini çeşitli derecelerde kaybetmesi nedeniyle normal yaşamın gereklerine uyamama durumu olarak; engelli kişi ise korunma, bakım, rehabilitasyon, danışmanlık ve destek hizmetlerine ihtiyacı olan kişi olarak tanımlanmaktadır (Özdemir, 2014). 5378 sayılı “Engelliler Hakkında Kanun”da “Engelli” ifadesi, fiziksel, zihinsel, ruhsal ve duygusal yetilerinde çeşitli düzeyde kayıplarından dolayı topluma diğer bireyler ile birlikte eşit koşullarda tam ve etkin katılımını kısıtlayan tutum ve çevre koşullarından etkilenen bireyi tarif eder (Engelliler Hakkında Kanun).

Türkiye’de en son engelli sayıları ile ilgili araştırma 2002 yılında TÜİK tarafından yapılmıştır. Türkiye Özürlüler Araştırması sonuçlarına göre, Türkiye’de erkeklerin %11,1’i, kadınların %13,45’i, ortalama nüfusunun ise %12,29’u engellidir (TÜİK 2002). 2011 yılında örneklem yöntemiyle bir araştırma yapılmış ancak toplumun tamamını kapsayan bir araştırma yapılmamıştır. Bu sebeple makalede 2002 ve 2011 verilerine göre bilgiler verilmiştir. Engellileri; ortopedik (fiziksel), zihinsel, görme, konuşma, işitme ve diğer olarak altı gruba ayırabiliriz.

Dünya Sağlık Örgütü ile uyumlu olarak TÜİK tarafından yapılmış olan 2011 tarihli Nüfus ve Konut Araştırması’nda Türkiye genelinde ev halklarının yaklaşık %13’ünden bilgi edinilmiştir. Temmuz 2013 tarihinde yayımlanan araştırma 9 milyona yakın kişi ile yüz yüze görüşme yapılarak gerçekleştirilmiştir. Araştırma künyesi ile ilgili bilgiye 2019 Mayıs bülteninden ulaşılabilmektedir.



**Tablo 1:** Genel nüfus içinde engel grubuna göre engelli nüfus<sup>1</sup>, 2011

Engel Grubu / Nüfus Oranı	Toplam (%)	Kişi Sayısı
Görmede zorluk yaşayanlar <sup>2</sup>	1,4	1.039.000
Duymada zorluk yaşayanlar <sup>3</sup>	1,1	836.000
Konuşmada zorluk yaşayanlar <sup>4</sup>	0,7	507.000
Yürümede, merdiven çıkmada / inmede zorluk yaşayanlar <sup>4</sup>	3,3	2.313.000
Bir şeyler taşımada / tutmada zorluk yaşayanlar <sup>4</sup>	4,1	2.923.000
Yaşlılarına göre öğrenmede / basit dört işlem yapmada / hatırlamada / dikkatini toplamada zorluk yaşayanlar <sup>4</sup>	2,0	1.412.000

<sup>1</sup> Engelli nüfus oranı hesaplanırken; ilgili faaliyeti yaparken çok zorlandığını veya bu faaliyeti hiç yapmadığını beyan edenlerin toplam nüfus içindeki payı esas alınmıştır.

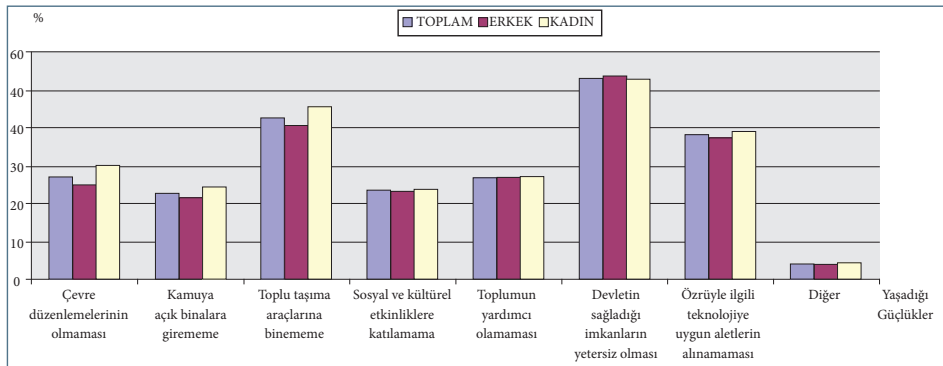
<sup>2</sup> Görmeye yardımcı araç kullananlardan bu araçları kullanmalarına rağmen görmede çok zorlandığını belirtenler ile hiç görmediğini belirtenler dahildir.

<sup>3</sup> İşitmeye yardımcı araç kullanmalarına rağmen işitmede çok zorlandığını belirtenler ile hiç duymadığını belirtenler dahildir.

<sup>4</sup> 3 ve daha yukarı yaştaki nüfusu kapsamaktadır. (Engelli ve Yaşlı Bireylere İlişkin İstatistik Bülteni, 2019)

Engelliler için erişilme problemleri hayatın her alanında çok sık karşımıza çıkan bir problemdir. Aşağıdaki tabloda yaşadığı güçlükler göre ortopedik engelli nüfus oranları verilmiştir. Tablo incelendiğinde engellilerin sosyal hayata katılımının sağlanabilmesi için nelere öncelik verilmesi gerektiği açıkça görülmektedir.

**Tablo 2:** Ortopedik engellilerin yaşadığı güçlükler (ham veriler TÜİK 2002 raporundan alınmıştır.)



Engellilerin sosyal yaşama katılmasındaki problemler; ulaşımda yaşanan problemler, çağdışı belediyeçilik, ekonomik problemler ve sosyal yaşamın yanlış yorumlanışından kaynaklanan problemler olarak sıralanabilir.

Kayıtlı olan özürlü bireylerin yaşadıkları yerdeki fiziksel çevre düzenlemelerinin, özürlü bireyin kullanımına uygun olup olmadığı hakkındaki düşüncelerinin özür türüne göre dağılımı verilerine göre (TÜİK, Özürlülerin Sorun ve Beklentileri Araştırması, 2010) sadece fiziksel çevrenin yanlış düzenlenmesi sonucu engelliler gündelik hayattan neredeyse tamamen soyutlanmışlardır. Bu tablo incelendiğinde kendi özel alanları dışına çıkmadıkları, sadece ihtiyaçları doğrultusunda hareket ettikleri görülmektedir. Engel türü fark etmesizin tüm engelliler; destek ve sosyal yardımların arttırılmasını, sağlık hizmetlerinin iyileştirilmesini, bakım hizmetlerinin iyileştirilip yaygınlaştırılmasını, iş bulma olanaklarının arttırılmasını, eğitim olanaklarının arttırılmasını, fiziksel çevre ve ulaşım imkânları konusunda düzenlemelerin yapılmasını talep etmektedirler.

### ENGELLİLER İLE İLGİLİ YASAL DÜZENLEMELER

Her ne kadar uluslararası anlaşma-sözleşmelerle, kanunlarla veya yönetmeliklerle engelliler lehine düzenlemeler yapılsa da birçok kanun ve yönetmelik ya yazıldığı gibi kalmış, ya denetlenmemiş ya da uygulama zamanı sürekli ertelenmiştir. 5378 Sayılı Engelliler Yasası 2005 yılında kabul edilmiş, hazırlıkların tamamlanabilmesi için 7 yıllık bir süre tanınmıştır. Ancak 2012 yılı temmuz ayı yaklaştığında yeni 3 yıllık bir uzatma kararı verilmiş ve uygulanması 07.07. 2015 tarihine kadar ertelenmiş sonrasında ise bir uzatma kararı daha alınarak 07.07.2018 tarihine kadar tekrar ertelenmiştir.

Geçici maddeler (geçici madde2 ve 3) ve aşağıda verilen 21.01.2019 tarihli genelge 4. Madde ile yapılan denetimlerden sonra 5378 sayılı kanunda yer alan 2 yıl ek süre verilebileceği (Ek fıkra: 4/7/2012-6353/34 md.) yasanın yanında genelge ile de hatırlatılmıştır. (2019 Yılı Erişilebilirlik İzleme ve Denetleme Planı, Genelge 2019/1) Bu genelgeden de anlaşılacağı üzere 5378 sayılı kanunun 2005 yılında başlayan yürürlüğe girebilme serüveninde biraz daha zaman gerekmektedir.

Bu ve benzeri kanunlara örnek olarak gösterilebilecek birçok fiziksel çevre düzenlemesi ile ilgili yasa ve mevzuatlar mevcuttur. Örnek olarak:

3194 Sayılı İmar Kanunu'na 1997 yılında eklenen "Ek madde 1" ile; "Fiziksel çevrenin engelliler için ulaşılabilir ve yaşanabilir kılınması için; imar planları ile kentsel, sosyal, teknik altyapı alanlarında ve yapılarda, Türk Standartları Enstitüsü'nün ilgili standardına uyulması zorunludur." hükmü getirilmiştir (Engellilerin Kamusal Alanlara ve Plajlara Erişimi Konusunda Belediyelerin Yasal Yükümlülükleri).

Ancak yıllardan beri devam edegelen yasal düzenlemeler problemlerin çözümü için yeterli olmamıştır. Engelliler ile doğrudan veya dolaylı olarak ilgili anayasa, yasa ve yönetmeliklerin tümü yayınlanmıştır (Özürler Kanunu ve İlgili Mevzuat). Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan sunumda da açıklanmıştır (Erişilebilirlik Konusunda Ülkemizdeki Gelişmeler ve Yasal Düzenlemeler).

20/07/2013 tarihinde yayımlanarak yürürlüğe giren ve 2016 yılında revize edilen Erişilebilirlik İzleme ve Denetleme Yönetmeliğine göre erişilebilirlik belgesi verilmesi iyi uygulama örneği olarak gösterilebilir.

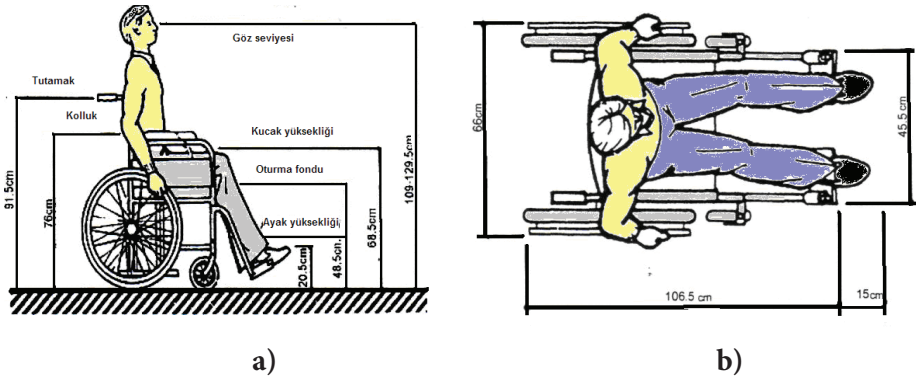
**Tablo 3:** Yıllara göre Erişilebilirlik Belgesi Verilen Yerin Türüne Göre Dağılımı (Erişilebilirlik İzleme ve Denetleme Raporu)

Yıl	Bina	Açık Alan	Toplu Taşıma Aracı	Toplam	Yüzde (%)
2014	6	1	2	9	1,6
2015	33	1	1	35	6,3
2016	21	5	0	26	4,7
2017	79	0	105	184	33,2
2018	101	2	198	301	54,2
<b>Toplam</b>	<b>240</b>	<b>9</b>	<b>306</b>	<b>555</b>	<b>100</b>

Engellilik çok farklı sebeplerle ve çok farklı beden fonksiyonlarını etkileyecek şekilde olabilmektedir. Bu makalenin konusu ortopedik engellilik ve özellikle tekerlekli sandalye kullanan engellilerin durumudur. Tekerlekli sandalye kullanan engellilerin sorunlarına çözümler üretebilmek için öncelikle tekerlekli sandalyenin boyut ve ölçülerinin tespiti gerekmektedir. Bu tespit TSE tarafından yapılmış ve standartlaştırılmıştır (TS 9111).

Tekerlekli sandalye boyut ve ölçülerinden hareketle engellilerin sosyal hayata katılabilmeleri için gerekli olan ilk aşama ulaşılabilirlik konusunda koşulların düzenlenmesidir. Bu makalede;

- Giriş-Çıkışlar ve Asansörler
- Rampalar
- Kaldırımlar
- Alt ve Üst Geçitler
- Taşıtlarla Ulaşım
- Açık veya Kapalı Otoparklar'da yaşanan problemler irdelenerek çözüm önerileri getirilmiştir.



Şekil 1 a) Tekerlekli sandalye kullanan bireyler için dikeyde antropometrik ölçüler; (TS9111); b) Tekerlekli sandalye kullanan bireyler için yatayda antropometrik ölçüler; (TS9111)

## 1. Giriş-Çıkışlar ve Asansörler

**Problem 1:** Tekerlekli sandalye kullanan engelliler için problemler yaşadıkları alandan çıktıkları anda başlamaktadır. Bireyin yaşadığı yerin çok katlı bir konut olduğu düşünüldüğünde ise sorun konut kapısından çıkıldığı anda başlamaktadır. Bina içi asansör sistemlerinin büyük bir çoğunluğu engelliler için gerekli asgari şartlardan biri olan kabin içi genişliği, durma toleransları ve manevra için gerekli olan şartları dahi taşımamaktadır. Son yıllarda sıklaşan asansör kontrolleri ve asansörlere yeşil etiket uygulaması bazı problemlere çözüm olsa bile asansör hacimleri değiştirilemediği için

uygulama dışında kalmıştır. Toplu kullanım alanlarında durum biraz daha iyi olsa da buna rağmen günlük yaşanan problemlerde düşey ulaşım sorunu ön plana çıkmaktadır.

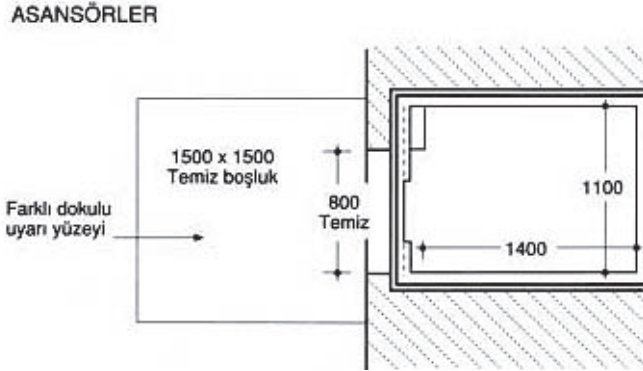


a)

b)

**Resim 1 a)** Engelli asansörünü kullanan engelsiz bireylerden dolayı engellilere bir türlü sıra gelmemesi (Simtoalev, 02 Kasım 2020) **b)** Bozuk asansörler (Simtoalev, 02 Kasım 2020)

**Çözüm Önerileri:** Engelli birey kimseden yardım almadan girişlere ulaşabilmeli; genel prensip olarak ayrımcılığa uğramadan giriş-çıkış ve asansörlerden yararlanabilmeli; asansör ve girişlere, yoldan veya otoparklardan zeminde sürekliliği kesecek kot farkları olmadan ulaşılabilir (ADA). Asansörlerin önünde 1500x1500 mm temiz boşluk olmalı ve farklı dokulu bir yüzeyle kapanmalıdır.



Şekil 2: Asansör girişi ve iç kabin ölçüleri (Ulaşılabilirlik Klavuzu)

Asansörler en fazla 13mm toleransla katlarda durabilmelidir. Kabin içinde, yerden 850mm - 900mm yükseklikte tutunma bantları olmalıdır. Kabin zemini, sürtünme katsayısı yüksek malzemelerle kaplı olmamalıdır. Kabin içinde dışarıyla iletişim sağlayabilecek bir telefon ve açılır-kapanır küçük bir oturma yeri bulunması gereklidir. Asansör kapıları otomatik sürgülü kapılar olursa kullanım çok daha kolaylaşacaktır. Asansör kontrol düğmeleri tekerlekli sandalye kullanıcıları için erişilebilirlik kolaylığı açısından yatay olarak düzenlenmelidir.

## 2. Rampalar

Rampalar, değişik kotlardaki yüzeyleri birbirlerine bağlayan eğik düzlemlerdir. Bireylerin ve bireylerin kullandığı küçük araçların (bebek arabası, pazar arabası vb.) caddeden kaldırıma daha rahat geçişleri için de rampa kullanılır. Kaldırım rampaları engelli ve yaşlı insanlarla, bebek arabası süren bireylerin şehirdeki özgür yürüyüşlerinin kesintisiz olmasını sağlaması açısından çok önemlidir (Ulaşılabilirlik Klavuzu).

**Problem 2:** Şehirselsel çevredeki rampaların varlığı ve yokluğu, birey için bazen sosyal hayatın devam edişi veya sosyal hayatın durdurulup bireyin hayatın dışına itilişi anlamlarına gelmektedir. Bazı durumlarda sadece denetimden geçebilmek için 45 dereceye varan eğimler veya yapı ruhsatı alınabilmesi için yapılan rampaların ruhsat alındıktan sonra yıkılarak merdivene çevrilmesi gibi durumlarla da sıkça karşılaşmaktadır. Rampalarla ilgili en çok karşılaşılan problemlerden biride rampaların yanlarına bordür yapılmamasıdır. Dünyada

kabul edilmiş standartlara uymayan bir rampa yapmak aynı zamanda kazalara zemin hazırlamak anlamına gelmektedir.



**Resim 2:** Rampaların olmadığı durumda oy kullanan bir vatandaş (Kanalben, 02 Kasım 2020)

**Çözüm Önerileri:** Rampa eğimleri %6 ile %8 arasında yapılmalı ve en az genişlik 90cm olmalıdır. Ancak bu genişlik tekerlekli sandalye ile birlikte bir yayanın geçişi için yeterli değildir. Bu nedenle 120cm genişlik tercih edilmelidir. Rampanın açık tarafına (eğer korkuluk yoksa) 5cm yüksekliğinde bordür konulmalıdır. Rampanın sonunda veya en fazla 10 metrede bir minimum 120cm x 120cm sahanlık bırakılmalıdır. Rampanın ulaştığı yerde dönüş varsa en az 150cm x 150cm bir sahanlık bırakılması kullanıcının manevra yapabilmesi için gereklidir. Çağdaş ulaşılabilirlik standartlarına göre de rampalar artık vazgeçilmez mimarî elemanlar olarak bütün modern bina ve yapılarda yerlerini alması gerekmektedir (Ulaşılabilirlik Klavuzu).

### 3. Kaldırımlar

**Problem 3:** Ülkemizde sıkça rastlanılan, uygun genişlikte olmayan kaldırımların ortasına, rampaların önüne taşıt park edilmesi, elektrik veya doğalgaz panolarının, tabelaların, telefon-internet kutularının konulması ve kaldırımlarda ağaç veya çöp kovalarının bulunması ise kaldırımların engelliler veya bebek arabası süren aileler tarafından kullanılmasını imkânsız hale getirmektedir.



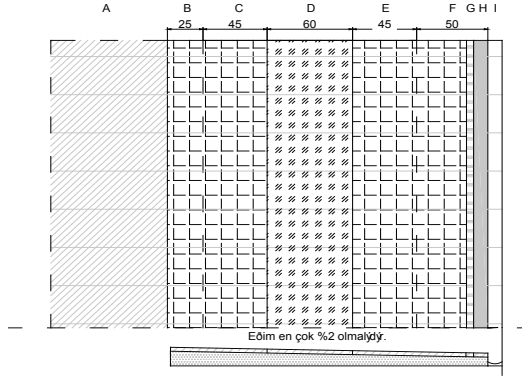
**Resim 3** Kaldırımlarda yaşanan problemlerin sebepleri (Sondakika, 02 Kasım 2020)

**Çözüm Önerileri:** Bir şehir düşünülürken, kaldırımların yüksekliği ile medeniyet gelişmişliği arasında ters orantı vardır. İnsana saygının yüksek olduğu ülkelerde ve şehirlerde kaldırım ile yollar aynı seviyede yapılmaktadır.

Ortopedik engelliler düşünülürken yürüme zorluğu yaşamamaları için kaldırımlar mümkün olduğunca alçak tutulmalıdır (kot farkı 2cm'i geçmemelidir). Uygun yerlerde kaldırımlara çıkış veya iniş için rampalar oluşturulmalıdır. Kaldırımların yüzeyi yürüme güçlüğü olan insanların ve tekerlekli sandalyelerin hareketini engellemeyecek ve kaymayacak şekilde düzgün olmalı veya kaplanmalıdır. Kaldırım yüzeyini oluşturan malzeme arasındaki derzler küçük olmalıdır. Kaldırımlar tüm insanlar ve özellikle tekerlekli sandalye kullananlar için kolay ulaşılabilir ve güvenilir olmalıdır.

Tüm yayaların serbestçe hareket edebilmeleri için yaya kaldırım genişliği en az net 150 cm olmalıdır. Yaya kaldırım net ölçüsüne ilâveten mülkiyet yanında en az 25 cm, bordür taşı tarafında bordür taşı dâhil 50 cm emniyet şeridi olmalıdır. Kaldırım genişliğine ve yol gruplarına göre emniyet şeritleri mülkiyet tarafında 50 cm, bordür taşı tarafında 120 cm kadar olabilir (Erişilebilir Şehir Yönetmeliği).





Şekil 3: Engelliler için kaldırım düzenlemesi örneği

Tablo 4: Şekil 3'e göre yayaaların serbestçe hareket edebilmeleri için olması gereken yaya kaldırımını genişlikleri

A	Mülkiyet	Kamu –Şahıs-Şirket olabilir.
B	Mülkiyet Yanı Boşluğu	25-50 cm arasındadır.
C	Kaldırım	Toplam 150 cm olmalıdır.
D	Kaldırım (Hissedilebilir Yüze)	60 cm olmalıdır.
E	Kaldırım	Toplam 150 cm olmalıdır.
F	Kaldırım (Trafik Yolu Boşluğu)	50 – 120 cm arasındadır.
G	Hissedilebilir yüzey (5cm)	Kot farkından dolayı bırakılır.
H	Bordür	50-120 cm boşluğa dahildir.
I	Eğim	Yağmur ve kar sularını uzaklaştırmak için mülkiyet tarafından trafik yoluna doğru yönlenecek şekilde %2 yi geçmeyecek eğim yapılmalıdır.

Zeminde ızgaraları gidiş yönüne 90 derece dik olarak dikdörtgen oluşturacak şekilde profiller ile bölünmelidir. Bu profillerin aralıkları en fazla 13mm olmalıdır.

#### 4. Alt ve Üst Geçitler

Alt ve üst geçitler özellikle trafiğin yoğun olduğu ve sinyalizasyon sisteminin kurulmadığı yollarda, karşıdan karşıya geçişi güvenli hale getirmek için tasarlanmış merdivenli yaya yoludur.

**Problem 4:** Engellilerin kullanımına uygun olarak düzenlenmesi gereken üst geçitlerin ekonomik sebeplerden dolayı yapımından kaçınılmakta, hiçbir estetik veya işlevsel kaygısı olmayan demir veya beton yığınının andırınan üst geçitler yapılmaktadır.



**Resim 4** Engellilerin alt ve üst geçitlerde yaşadığı problemler (İha. 02 Kasım 2020)

**Çözüm Önerileri:** Üst geçit merdivenlerinin yanına yapılacak olan kayar sistemli ve kabinli bir mekanik sistem ile veya asansör ile sorun çözülebilmektedir. TS 12576 nolu standart alt ve üst geçit yapımına dair kuralları net olarak belirlemiştir.

Tüm yayaların kullanımına uygun rampa yapılamaması durumunda; uygun dikey asansör, yürüyen merdiven ya da merdiven eğiminde hareket eden eğik asansör yapılmalıdır. Ayrıca merdiven yanı taşıma platformları da çözüm olarak düşünülebilir.

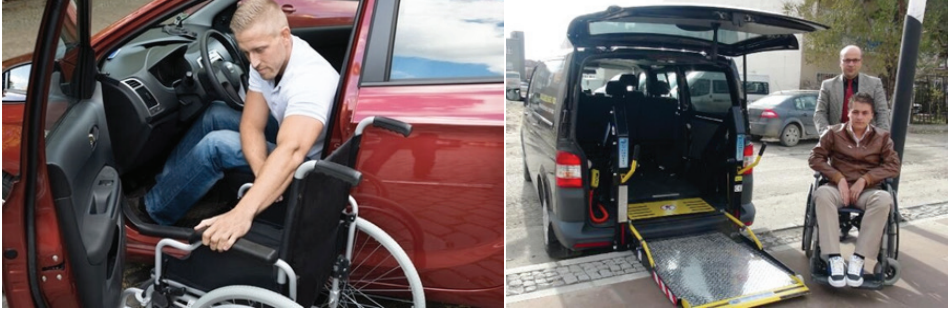
## 5. Taşıtlarla Ulaşım

Engelliler için sosyal hayata katılım ve hareketlenmede en büyük sorunların başında ulaşım gelmektedir. Ulaşım problemi iki açıdan incelenebilir.

### 5.1. Özel Taşıtlarla Ulaşım

**Problem 5:** Gerek ani gerekse zamanla oluşan engellilik, sadece taşıt sürebilmeyi değil bir yolcu olarak da taşıtlara binip-inme becerisini azaltabilir veya tamamen ortadan kaldırabilir. Birçok durumda engellilik

taşıtların kullanılmasını kısıtlar ancak engel durumuna göre kişiye uygun üretilen taşıtlar sürüşü kısıtlamaz. Özel taşıtlarla ulaşımda otopark problemleri otoparklar başlığı altında açıklanmıştır.



a)

b)

**Resim 5 a)** Engelli özel araç kullanıcısı (Aracimo, 02 Kasım 2020) **b)** Engelli yolcu özel araç (Haberler, 02 Kasım 2020)

**Çözüm Önerileri:** Birçok Avrupa ülkesinde bireylere güvenli bir şekilde taşıtların kullanıp kullanamayacakları, kullanabileceklerse ne tip uyarlamalara gerek duyulacağı konusunda önerilerde bulunan kuruluşlar vardır. Bunun yanında engelliler için araca biniş ve inişlerde destek olacak yardımcı ekipmanlar da kullanılmaktadır. Bu yardımcı ekipmanlar rampa veya lift şeklinde yapılabilmektedir. Teknolojinin gelişmesiyle birlikte Engelliler için özel üretilen araçlar inme, binme, sürüş ve park etme avantajlarıyla engelliler için hayatlarını biraz da olsa kolaylaştıracak çözümlerden birisidir.

## 5.2. Toplu Taşıtlarla Ulaşım;

**Problem 6:** Çağdaş şehirlerde ve toplum hayatında ulaşım çok önemli bir yer tutmaktadır. Hareketlenmek insanın doğal bir eğilimidir. Aslında modern dünyada, özellikle pandemi sürecinde yaşadığımız gibi, bazı meslekleri, işleri ve üretimleri insanlar evinden hiç çıkmadan da yürütebilirler; fakat insan hareketliliğinin onun özünden gelen başka sosyal sebepleri de vardır. Elbette engelli insanlar da yer değiştirmek, bir yerlere ulaşmak, başka insanlarla buluşmak, bir takım faaliyetler gerçekleştirmek yani moda deyimiyile “sosyalleşmek” istemektedirler.

Genel olarak engellilerin toplu taşıma araçlarını kullanabilmelerinde belirgin bir iyileşme görünse de sorun halen çözülebilmemiş değildir. Gerek toplu taşıma

araçlarının merdivenleri veya iç hacimleri gerekse duraklar, engelliler veya kullandıkları yardımcı ekipmanlar için uygun olarak düzenlenmemektedir. Mevcut düzenlemeler yapılmış olsa bile sistemlerde yaşanan arızalar (otobüs rampalarının açılmaması, sürekli tekrarlanan yol veya kaldırım çalışmaları, çalışmayan veya kilitli olan asansörler ve Tekerlekli sandalye Şarj Cihazları vb) en büyük problemlerdendir.



a)

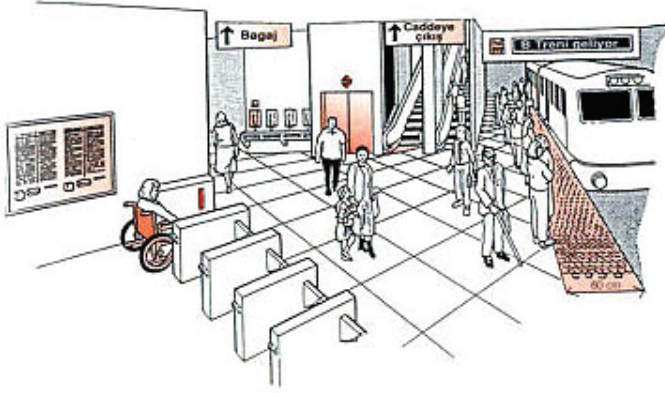
b)

**Resim 6 a)** Engellilerin toplu taşımada yaşadıkları problemlerden biri (Mynet, 02 Kasım 2020) **b)** Engellilerin toplu taşımada yaşadıkları problemlerden birinin basit çözümü (Ankara, 02 Kasım 2020)

**Çözüm Önerileri:** Tüm insanlar insan onuruna yaraşır şekilde seyahat etme hakkına sahiptir. Şehirlerin ulaşılabilir ve yaşanabilir oluş durumlarındaki en büyük paylardan biri ulaşım sistemleridir. Şehirlerin ulaşım sistemlerinin ve taşıtların bütün insanlar için açık ve ulaşılabilir olmaları gereklidir. Böylece engelliler ve yaşlı insanlar daha bağımsız olabilirler, başkalarının yardımına daha az ihtiyaç duyarak yaşayabilirler. Modern şehrin ulaşım sistemlerinin erişilebilir hâle getirilmesi, devam eden ve yeni anlayışlarla zenginleşen bir süreçtir. Ülkemizde en çok kullanılan toplu taşıma araçları otobüslerdir.

Birçok ülke otobüs tasarımlarını engellilere kolaylık sağlamak amacıyla değiştirmiştir. Otobüslerde yapılabilecek düzenlemelerin başında, otobüse iniş ve binış sırasında otobüs zemininin kaldırım veya durak zemini ile aynı seviyede ve rampalı olması gelir. Ayrıca kapı genişlikleri de tekerlekli sandalye

geçişine uygun olmalıdır. Şehirlerarası otobüsler daha yüksek olduğu için bu otobüslerde liftlerden yararlanılması gerekmektedir.



**Şekil 4:** Engelli bireylerin toplu taşıma araçlarına erişilebilirlikleri (Ulaşılabilirlik Klavuzu)

Metro, tren ve tramvay uygun tasarımlarla engelliler ve yaşlılar için daha sistemli ulaşım araçları haline getirilebilirler. Raylı taşımacılık çok zor olmayan düzenlemelerle, engelli birey tarafından kullanılabilir ve “ulaşılabilir” hâle getirilebilir. Bunun için istasyonlarda asansörler, engelli tuvaletleri, peronda bazı işaretlemeler ve seyyar rampalar ile vagonlarda bazı alan genişlikleri ve tutunma donanımları gerekmektedir. Ayrıca günümüzde akülü tekerlekli sandalyelerin yaygın kullanımı sonrası şarj üniteleri de zorunluluk arz etmektedir. Türkiye’de son yıllarda sayıları gittikçe artan engelsiz taksiler ve toplu taşıma araçlarının hizmete girmesi engellilerin sosyal hayata katılımının sağlanabilmesi açısından çok önemli bir adımdır.

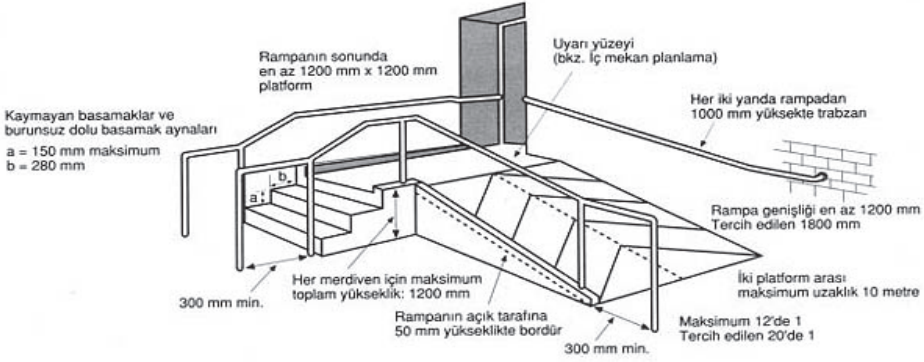
## 6. Otoparklar

Engelliler için üretilen taşıtlar olduğundan uygun park yeri düzenlemeleri de kaçınılmaz olarak zorunluluktur. Bireyin engel durumuna göre özel olarak yapılmış ve devlet kontrolünde satılan bu taşıtlar engellilerin kullanımına imkân sağlamaktadır. Dolayısıyla engelliler de alışveriş merkezlerine hava alanlarına gidebilmekte ve taşıtlarını bırakacakları yer olan otoparklara ihtiyaç duymaktadır.

**Problem 7:** Gerek otopark düzenlemelerinde gerekse otoparktan varılacak yere erişimde problemler yaşanmaktadır. Bu problemlerin en başında zeminde oluşturulan kot farkları ve otoparka giriş ve çıkışlarda yaşanan merdiven-rampa problemi gelir. Ayrıca engelliler için ayrılmış park yerine araçların park edilmesi veya bunu önlemek için engelli park yeri önüne konulan dubalar ve zincir çekilmesi de problemlerden bazılarıdır. Bir diğer olası problem de araç plakalarındaki engelli işaretinin kaldırılması (isteğe bağlı) sonucu engelliler için ayrılmış park yerlerinin gerçek manasında kullanılıp kullanılmadığının denetlenememesidir. Engelli işaretli plakalar bir yandan ayrımcılığa sebep olduğu için kaldırılması gerekirken bir yandan da engellilere sağlanan pozitif ayrımcılığın denetlenememe sorunundan dolayı ortadan kalkması problemli bir durum yaratmaktadır.

**Çözüm Önerileri:** 2018 yılında çıkan otopark yönetmeliğine göre; Umumi bina ve bölge otoparkları ile genel otoparkların giriş-çıkış ve asansörlerine en yakın yerlerinde birden az olmamak şartıyla, her 20 park yerinden birinin engelli işareti konularak engelliler için ayrılması zorunludur. Yol üstü otoparklarda engelliler için yapılacak düzenlemeler, trafik güvenliği esas alınarak yapılır. Yol üstü araç park yeri için ayrılması gereken alanın ölçüleri en az 2,5x5,50 metredir. Engelli araçları için 1/30 oranında park yeri ayrılır. Birim otopark alanlarının uzun kenarı en az 4,90 metre, kısa kenarı ise engelliler için en az 3,50 metre diğerleri için en az 2,40 metre genişliğinde olmak zorundadır. Ayrıca otoparklar TSE tarafından belirlenmiş standartlara uygun olarak düzenlenir ve Standartta var olan ölçüler yönetmelikten az ise yönetmelik hükümleri uygulanır, hükümleri bulunmaktadır (Resmi Gazete: Otopark Yönetmeliği)

Otoparklarda ne şekilde olursa olsun engellilere ayrılacak olan yerler giriş-çıkışlara en yakın yerler olmalıdır. Bu, özellikle yaya bölgelerinin bulunduğu şehir merkezleri için önemlidir. Çeşitli mesaj işaretleri otoparklarda yer olup olmadığını belirtmelidir. Ayrıca otoparklarda engelli taşıtlarına ayrılan yerlere mutlaka işaret levhaları konulmalıdır. Kapalı otoparklar kullanıcıyı kötü hava şartlarından korur. Uzaktan kumandalı garaj kapıları kullanılmalı ve bina içine girişlerde rampalar düzenlenmelidir. Garajlar içinde park alanı haricinde taşıta binip inmeye, manevra yapmaya yarayan 150 cm'lik genişliği bırakmak gereklidir.



Şekil 5 Engelliler için olması gereken rampa düzenlemesi (Ulaşılabilirlik Kılavuzu)

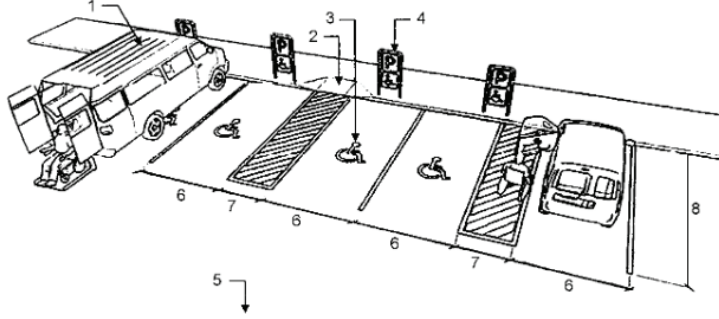
### 6.1. Engelli Otopark Örnekleri ve Ayrılması Gereken Ölçüler

Engelli araçları için ayrılmış otoparklar yerine genel otoparklarda engelli taşıtları için yer ayrılması daha ekonomik bir çözüm olmasının yanında ayrımcılıkla mücadele açısından da bir gerekliliktir.



Resim 7 Engelliler için ayrılmış otopark (Pusulaerisim, 31 Ekim 2020)

Tekerlekli sandalye kullanan kişinin rahat hareket edebileceği bir park alanına sahip olabilmesi için her alanın bir kenarında taşıta giriş koridoru bırakılmalıdır. Eğer bu alan sağlanmış olursa 240–270cm arasındaki standart park sahaları yeterli olacaktır. Ulaşılabilirlik için otopark yüzeyi ile aynı düzlemde olan (zeminde sürekliliği kesecek kot farkının olmadığı) giriş koridoruna ihtiyaç duyulur. Bu da en az 150 cm eninde ve park alanı boyunda olmalıdır.



1- Van tipi araçlarda en az toplam yükseklik 260cm 2- Kaldırım rampası 3-Ulaşılabilirlik sembolü 4- Ulaşılabilirlik sembolü de içeren işaretleme 5- Düz ve sert yüzey 6- 250cm 7- 150 cm 8- 600 cm

**Şekil 6** Özürlüler için ayrılmış park yeri örnekleri (Sağlık Kurumlarında Özürlü Bireyler İçin Ulaşılabilirlik Temel Bilgiler Rehberi)

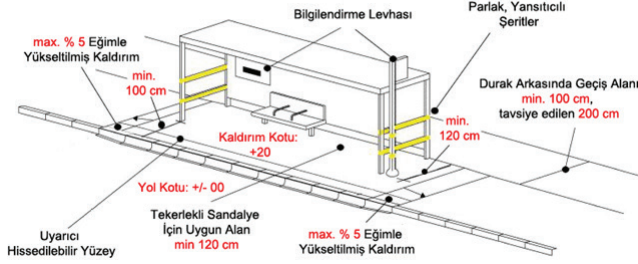
**Problem 8:** Engelliler için düzenlenmiş park yerlerinde tekerlekli sandalye geçişleri için iki standart park yeri arasında erişim koridoru olarak bırakılan alanların yetersizliği bir sorun teşkil etmektedir.

**Çözüm Önerileri:** Engelliler için düzenlenmiş bir park yerinin en az genişliği 360 cm, tavsiye edilen genişlik ise 390 cm'dir. Tekerlekli sandalye geçişleri için iki standart park yeri (250 cm genişliğinde) arasında 140 cm genişliğinde bir erişim koridoru önerilmektedir.

**Problem 8:** Toplu taşıma araçları kullanımı için duraklarda bekleme yerinin bulunmaması bu hizmetten yararlanmak isteyen bireyler için büyük bir problemdir.

**Çözüm Önerileri:** Toplu Taşıma Hizmetleri herkesin erişebileceği nitelikte olmalıdır. Toplu taşıma durakları düzenlenirken engellilerin yararlanabilecekleri gerekli düzenlemelere gidilmelidir. Otobüs duraklarında kaldırım genişlikleri en az 3m olmalıdır.





**Şekil 7** Ulaşılabilir otobüs durağı (Sağlık Kurumlarında Özürlü Bireyler İçin Ulaşılabilirlik Temel Bilgiler Rehberi)

## SONUÇ

30 Mart 2007 tarihinde New York'ta imzalanan “Engellilerin Haklarına İlişkin Sözleşme” Türkiye’de 03.12.2008 tarihinde kabul edilmiştir. 18.12.2008 tarihinde ise resmi gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu sözleşmeye göre;

“Engelliliğe dayalı ayrımcılık” siyasi, ekonomik, sosyal, kültürel, medeni veya başka herhangi bir alanda insan hak ve temel özgürlüklerinin tam ve diğerleri ile eşit koşullar altında kullanılması veya bunlardan yararlanılması önünde engelliliğe dayalı olarak gerçekleştirilen her türlü ayırım, dışlama veya kısıtlamayı kapsamaktadır. Engelliliğe dayalı ayrımcılık makul düzenlemelerin gerçekleştirilmemesi dâhil her türlü ayrımcılığı kapsar.

“Makul düzenleme”, engellilerin insan haklarını ve temel özgürlüklerini tam ve diğer bireylerle eşit şekilde kullanmasını veya bunlardan yararlanmasını sağlamak üzere belirli bir durumda ihtiyaç duyulan, ölçüsüz veya aşırı bir yük getirmeyen, gerekli, uygun değişiklik ve düzenlemeleri ifade eder.

“Evrensel tasarım” ya da başka bir ifade ile “Herkes için tasarım” ürünlerin, çevrenin, programların ve hizmetlerin özel bir ek tasarıma veya düzenlemeye gerek duyulmaksızın, mümkün olduğunca herkes tarafından kullanılabilir şekilde tasarlanmasıdır. “Evrensel tasarım” gerek duyulduğu takdirde bazı engelli grupları için ihtiyaç duyulan yardımcı cihazların tasarımı zorunluluğunu da dışlamayacaktır (Yükseköğretim Kurumları Engelliler Danışma ve Koordinasyon Yönetmeliği). Evrensel tasarımın yedi ilkesindeki

temel amaç bir ürünün veya hizmetin toplumun farklı kesimleri tarafından kolayca kullanılabilmesidir.

BM sözleşmesinde tanımlar kısmında bahsedilen ayrımcılığa karşı olmak, makul düzenleme ve evrensel tasarım ilkeleri birçok engel durumuna göre ortak düşünülebilecek prensiplerdir. Farklı bir perspektiften bakıldığında “Engellilerin Haklarına İlişkin Sözleşme” deki bu üç temel madde birbirinden farklı maddeler değil birbirini tamamlayan maddelerdir. Örneğin engelli bireylere özel giriş kapısı tasarlamak yerine tüm kullanıcıların problem yaşamadan kullanabileceği giriş kapısı tasarlamak gerek ayrımcılıkla mücadele gerek makul düzenleme gerekse de evrensel tasarım ilkelerine uyum sağlamaktadır.

Engelliler için ayrı otopark oluşturmak yerine mevcut otoparklara ulaşılabilirliğin sağlanması ayrımcılığı ortadan kaldırmaktadır. Kaldırımlar yolla aynı kotta olmalı, eğer olamayacaksa 2cm’den fazla kot farkında standartlara uygun rampalar düzenlenmelidir. Kaldırımlarda bulunan tabelalar, panolar engel oluşturmayacak kısımlara konmalıdır. Özellikle ülkemizde çok yaygın olan esnafın sattıkları ürünlerin bir kısmını kaldırımda sergilemeleri, engeli olmayan bireylerin dahi kaldırımı kullanmasını imkânsız hale getirmektedir. Kaldırımda bulunan mazgalların mutlaka gidiş yönüne dik ızgaralarla bölünmesi ve standartlara uygun yapılması gerekmektedir. Rampalar imar izni veya oturma izni almak için yapılan bir düzenleme olmaktan çıkıp gerçek fonksiyonunu karşılayacak şekilde yapılmalıdır. Alt geçitlerin insanlarda oluşturduğu güvensizlik algısı, alt-üst geçitlerde düşey sirkülasyonu sağlayan araçların teçhiz edilmeyişi-bozuk olması-gereksiz kullanım gibi durumlar engelli bireylerin erişebilirliğinde en büyük sorunlardan biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Ülkemizde özellikle üst geçitlerin mevcut boşluklarına yapılan küçük satış yerlerinin işletmelerinin engellilere verilerek aynı zamanda bu düşey sirkülasyon araçlarının kontrolünün sağlanması gibi uygulamalar yapılmaktadır.

Son yıllarda uygulanan erişebilirlik belgesi de iyi uygulama örnekleri arasında sayılabilir. Ancak uygulamanın özendirilerek ve farkındalık yaratılarak belge sayısının artırılması hedeflenmelidir.

Türkiye’de engellilerin hayatını kolaylaştırmada ve BM Sözleşmesi’ndeki prensipleri karşılamadaki asıl problem yasal mevzuatlar değil, konuyla ilgili eğitim eksikliği, durumu içselleştirememesi ve denetimsizliktir. Buna ilaveten engelliler için yapılacak düzenlemelerin, mimari projede uyulması gereken bir prosedür olarak algılanmasının önüne geçilebilmesidir. Bu durum kısa vadede denetimle uzun vadede ise engellilik konusunda toplumun eğitilmesi ile çözülebilecek bir problemdir. Özellikle ilköğretim müfredatında engellilik ile ilgili konuların eklenmesi ve öğrencilerin bilinçlendirilmesi uzun vadede en uygun çözümü sağlayacaktır.

## KAYNAKÇA

- Koca, C. (2010) Engelsiz Şehir Planlaması Bilgilendirme Raporu, s.4. Dünya Engelliler Vakfı, İstanbul.
- Mülayim, A. (2009). Bedensel Özürlüler İçin Mimari Mekân Tasarımı (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Trakya Üniversitesi FBE, Edirne.
- Özdemir, N.A. (2014). Engelliler İçin Tasarım (Yayınlanmamış Bitirme Tezi). Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Bölümü, Ankara.
- Ünal, B. (2018). The Development of Disability Pride Through Challenging Internalized Idealist And Ableist Norms In Turkish Society: A Grounded Theory Study (Yayınlanmamış Doktora Tezi). ODTU Psikoloji Bölümü, Ankara.
- 2019 Yılı Erişilebilirlik İzleme ve Denetleme Planı, Genelge 2019/1 (Erişim Tarihi:31.10.2020) <https://ailevecalisma.gov.tr/uploads/sgb/uploads/pages/genelgeler/genelge-2019-1.pdf>
- 2002 Türkiye Özürlüler Araştırması Raporu (Erişim Tarihi:03.11.2020) <https://kutuphane.tuik.gov.tr/pdf/0014899.pdf>
- 5378 Engelliler Hakkında Kanun <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.5378.pdf>
- ADA “ Americans with Disabilities Act” <http://www.access-board.gov/ada/> (Erişim Tarihi:03.11.2020)
- Engelli asansörünü kullanan engelsiz bireylerden dolayı engellilere bir türlü sıralanmaması ve bozuk asansörler (Erişim Tarihi: 02.11.2020) <http://simtoalev.com>
- Engelli özel araç kullanıcısı (Erişim Tarihi: 02.11.2020) <https://aracimo.com/index.php/2019/09/06/engelli-raporu-ile-arac-nasil-alinir/>
- Engelli yolcu özel araç (Erişim Tarihi: 02.11.2020) <https://www.haberler.com/erzincan-belediyesi-engellilerin-eve-kapanma-4167091-haberi/> (Erişim Tarihi: 31.10.2020)
- Engelliler İçin Ayrılmış Otopark (Erişim Tarihi: 31.10.2020) <http://www.pusulaerisim.com.tr/hizmetlerimiz/engelli-otoparki/>
- Engellilerin Geçitlerde Yaşadığı Problemler (Erişim Tarihi:02.11.2020) <https://www.iha.com.tr/haber-sislide-engelli-ust-gecit-516869/>

Engellilerin Kamusal Alanlara ve Plajlara Erişimi Konusunda Belediyelerin Yasal Yükümlülükleri (Erişim Tarihi: 31.10.2020)

[http://www.mavibayrak.org.tr/userfiles/file/ENGELL%C4%B0LER%C4%B0N%20KAMUSAL%20ALANLARA%20VE%20PLAJLARA%20ER%C4%B0C5%9E%C4%B0M%C4%B0%20KONUSUNDA%20BELED%C4%B0YELER%C4%B0N%20YASAL%20Y%C3%9C-K%C3%9CML%C3%9CL%C3%9CKLER%C4%B0%20\(1\).pdf](http://www.mavibayrak.org.tr/userfiles/file/ENGELL%C4%B0LER%C4%B0N%20KAMUSAL%20ALANLARA%20VE%20PLAJLARA%20ER%C4%B0C5%9E%C4%B0M%C4%B0%20KONUSUNDA%20BELED%C4%B0YELER%C4%B0N%20YASAL%20Y%C3%9C-K%C3%9CML%C3%9CL%C3%9CKLER%C4%B0%20(1).pdf)

Engelli ve Yaşlı Bireylere İlişkin İstatistik Bülteni (Erişim Tarihi: 31.10.2020) <https://www.ailevecalisma.gov.tr/media/6204/bulten-mayis.pdf>

Engellilerin toplu taşımada yaşadıkları problemlerden biri (Erişim Tarihi: 02.11.2020)

<https://www.mynet.com/engellilerin-yasadigi-sorunlar-190101035703>

Engellilerin toplu taşımada yaşadıkları problemlerden birinin basit çözümü (Erişim Tarihi: 02.11.2020) [https://www.ankara.bel.tr/files/8315/0468/3920/ego\\_otobs9.JPG](https://www.ankara.bel.tr/files/8315/0468/3920/ego_otobs9.JPG)

Erişilebilirlik Konusunda Ülkemizdeki Gelişmeler ve Yasal Düzenlemeler (Erişim Tarihi: 31.10.2020)

[https://engelsiz.yok.gov.tr/Documents/Toplantilar/Ishak\\_Ciftci.pdf](https://engelsiz.yok.gov.tr/Documents/Toplantilar/Ishak_Ciftci.pdf)

Erişilebilir Şehir Yönetmeliği (Erişim Tarihi: 31.10.2020) <https://docplayer.biz.tr/3123426-Erisilebilir-sehir-yonetmeliği.html>

Kaldırımlarda yaşanan problemlerin sebepleri (Erişim Tarihi: 02.11.2020)

<https://www.sondakika.com/haber/haber-engelli-vatandasin-kaldirim-tepkisi/>

Özürülüler Kanunu ve İlgili Mevzuat (Erişim Tarihi 31.10.2020) [http://www.bingol.edu.tr/media/225857/6mevzuat\\_kitabi\\_2010.pdf](http://www.bingol.edu.tr/media/225857/6mevzuat_kitabi_2010.pdf)

Rampaların olmadığı durumda oy kullanan bir vatandaş (Erişim Tarihi: 02.11.2020)

<http://www.kanalben.com/turkiye/engelli-milli-sporcu-guclukle-oyunu-kullandi-h225409.html>

Resmi Gazete: Otopark Yönetmeliği (Erişim Tarihi: 31.10.2020) <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/02/20180222-7.htm>

Sağlık Kurumlarında Özürlü Bireyler İçin Ulaşılabilirlik Temel Bilgiler Rehberi (Erişim Tarihi: 31.10.2020) <https://docplayer.biz.tr/184372-Saglik-kurumlarinda-ozurlu-bireyler-icin-ulasilabilirlik-temel-bilgiler-rehberi.html>

TÜİK, Özürlülerin Sorun ve Beklentileri Araştırması (Erişim Tarihi: 31.10.2020) <https://ailevecalisma.gov.tr/media/5602/ozurlulerin-sorun-ve-beklentileri-arastirmasi-2010.pdf>

Ulaşılabilirlik Klavuzu (Erişim Tarihi: 31.10.2020) <http://www.izmimod.org.tr/yasa/engelli.html>

Yükseköğretim Kurumları Engelliler Danışma ve Koordinasyon Yönetmeliği (Erişim Tarihi: 31.10.2020) <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=14214&MevzuatTur=7&MevzuatTertip=5>

# EVRENSEL TASARIM KAPSAMINDA HERKES İÇİN ERİŞİLEBİLİR TASARIM\*

İrem ZEYREK ÇEPEHAN<sup>1</sup>

Ebru GÜLLER<sup>2</sup>

## Öz

Evrensel tasarım ile erişilebilirlik kavramları, birçok anlamıyla hayatımızda değer bulmaktadır. Evrensel tasarım; fizyolojik özelliklerine, yaşına, cinsiyetine, sosyal, ekonomik ve eğitim düzeyine bakılmaksızın, toplumdaki farklı özelliklere sahip tüm insan grupları için ortak tasarımlar yapmayı amaçlar. Önemli olan ürün, hizmet ve fiziksel çevrenin her zaman her koşulda kullanılabilir olmasıdır. Çünkü her insan yaşamın farklı dönemlerinde, değişen ihtiyaçları nedeniyle kısıtlamalara maruz kalabilmektedir. Dolayısıyla evrensel tasarımın temel amacı, mekanların insanlara uyum sağlayabilmesini sağlamak, insan hareketlerini kısıtlamak yerine, erişilebilirliği daha da kolaylaştırmaktır. Tasarımcının görevi ise, tüm insanlar için herkesin olası özelliklerine göre ihtiyaçları kusursuz şekilde karşılayacak mekanların oluşmasını sağlamaktır. Bu çalışma kapsamında, fiziksel çevrenin tüm kullanıcı grupları tarafından rahat, güvenli ve bağımsız şekilde kullanılabilmesinin sağlanmasında mekan tasarımına yönelik temel bilgiler ortaya konmuştur. Bu amaç doğrultusunda, çocuk, yaşlı veya engelli olmak gibi farklı insanlık halleri ve konu ile ilgili kavramlar açıklanmıştır. Ayrıca, farklı insanlık hallerinde bulunan bireyler, özel gereksinimi olan kısıtlı bireyler ile mimari tasarım ve mekan ilişkisi kurulmaya çalışılmıştır. Sonuç olarak engelli, kısıtlı ve ötekileştirilmeye çalışılan bireylerin ihtiyaçlarına da cevap verebilen tasarımların ayırım yapmaksızın gerçekleşmesi gerekliliği konusunda evrensel tasarımın sağlayabileceği olanaklar vurgulanmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** *Evrensel Tasarım, Evrensel Tasarım Kriterleri, Erişilebilirlik, Kullanıcı Odaklı Tasarım, Güvenlik.*

<sup>1</sup> \*Bu Çalışma, Yüksek Lisans Tez Öğrencisi Mimar İrem ZEYREK ÇEPEHAN'ın Dr. Öğr. Üyesi Ebru GÜLLER danışmanlığında yürütmekte olduğu tez çalışmasının literatür araştırmaları kapsamında üretilmiştir.

Mimar, Yüksek Lisans Öğrencisi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Bina Bilgisi, E-Posta: iremzeyrek0935@gmail.com. ORCID: 000-0002-2588-205X

<sup>2</sup> Dr. Öğr. Üyesi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, E-Posta: ebru.guller@deu.edu.tr. ORCID: 000-0002-5629-5579

ÇEPEHAN, İ. , GÜLLER, E. (2020). Evrensel Tasarım Kapsamında Herkes İçin Erişilebilir Tasarım. Sosyal Politika Çalışmaları Dergisi, "Erişilebilirlik" Özel Sayısı Cilt 2, 383-410. DOI : 10.21560/spcd.vi.818236

## ACCESSIBLE DESIGN FOR ALL WITHIN THE SCOPE OF UNIVERSAL DESIGN

### Abstract

Universal design (design for all) and accessibility concepts find value in our lives in many ways. It aims to make common designs for all people with different characteristics in society, regardless of their physiological characteristics, age, gender, social, economic, educational level. The important thing is that physical environment can always be used under all conditions. Because everyone can be exposed to restrictions in different periods of life. Therefore, main purpose of universal design is to enable spaces adapt to people and facilitate accessibility rather than restrict human movements. The task of designer is creating spaces to meet the needs of everyone according to possible characteristics of all. Within the study, basic information regarding space design has been presented in ensuring that physical environment can be used comfortably, safely and independently by all users. For this purpose, different humanitarian states such as being a child, elderly or disabled, related concepts are explained. Also, an attempt has been made to establish a relationship between architectural design and space, with individuals in different human states and with limited individuals with special needs. Consequently, it's emphasized that designs can meet the needs of disabled, limited and marginalized individuals should be realized without discrimination.

**Keywords:** Universal Design, Universal Design Criteria, Accessibility, User-oriented Design, Security.



## GİRİŞ

Evrensel tasarım kapsamında, tasarımların tümü kullanıcıya yönelik olmalıdır. Herkes için tasarım da denilen bu yaklaşım, engelli ve hareket kısıtlaması olan bireyler dâhil olmak üzere, tüm kullanıcı gruplarının mekânsal, sosyal ve bireysel ihtiyaçlarına cevap verecek mekânlar oluşturmayı hedeflemektedir. Nitekim Ergenoğlu'nun da belirttiği üzere:

“Toplumdaki bütün bireyler için tam ve fiziksel yeterlilik geçici bir durumdur. Herkes yaşamının bir bölümünü bazı kısıtlılıklarla geçirmektedir. Bir çocuk, bir hamile, bacağı kırılmış bir kişi, çocuk arabası ile bir ebeveyn, yaşlı bir kişi bu kısıtlılıklara örnek olarak verilebilir. Bütün hayatı boyunca sağlıklı ve özürsüz olabilenler pek azdır. İnsanlar, yük taşıırken, aşırı yorgunken, hamilelikte, yüksek topuklu ayakkabılarla yürürken ya da yaşlılıkta çevreye uyumda zaman zaman zorluklarla karşılaşır” (Ergenoğlu, 2013, s. 10).

Tasarımcılar, tasarım yaparken yalnızca ortalama insan grubunu düşünmemelidir. Ayrım yapmaksızın toplumun her kesimine hitap eden tasarımlar geliştirmek, tasarımcının görevidir. Ülkemizde sadece engelliler için değil, yaşlı, hasta, hamile, küçük çocuklu aile ve çocuklar olmak üzere hemen hemen tüm bireyler için mekansal engeller bulunmaktadır. Her türlü mekanın, engelliler de dahil tüm bireylerin güvenli ve özgürce dolaşımını sağlayacak biçimde, erişilebilir olması gerekmektedir (Baysal, 2013, s. 831). Burada evrensel tasarım, kullanıcı odaklı tasarım, güvenli tasarım ve erişilebilirlik kavramları devreye girmektedir.

“Kullanıcı için tasarım, mimari tasarım sürecinde kullanıcıya ait farklılıkların önemsenmesi, kullanıcı deneyimlerinin anlaşılması ve tasarımcı ile kullanıcı arasındaki temasın artırılması fikrini benimseyen yaklaşımların genel ifadesidir. Hümanistik bir tasarım felsefesi olarak bu anlayış, tasarımcı merkezli tasarım süreci anlayışının yerini kullanıcının önemsendiği süreçlerin alması ve mimarın soyut dünyasının sınırlarını genişleterek kullanıcının

yaşadığı somut dünyayı kavrama düşüncesiyle ilişkili olarak gelişmiştir” (Hacılibeyoğlu, 2013, s. 188).

Tasarım her kullanıcı için kapsamlı, erişilebilir, bilgilendirici ve esnek olmalıdır. Çalışmada, engelli, kısıtlı ve ötekileştirilmeye çalışılan bireylerin ihtiyaçlarına da cevap verebilen tasarımların önemi ve bunun ayırım yapmaksızın gerçekleştirilmesinin gerekliliği vurgulanmaktadır. Daha derine inildiğinde, hepimizin aynı hızda hareket edebilmesi, yani kent içinde hayatını sürdürebilmesi gerekliliği anlatılmaya çalışılmıştır. “Herkes için tasarım” ın hayatın doğal akışında herkes için bir zorunluluk olduğunun farkına varılması, yeni ve daha geniş bir vizyonun ortaya çıkması amaçlanmıştır.

Çalışma kapsamında evrensel tasarım, kullanıcı odaklı ve güvenli tasarım ile erişilebilirlik kavramlarının tarihçeleri, tanımları ve bu yaklaşımlarla birlikte mekanların tasarım olgusu irdelenmiştir. Evrensel tasarımın kavram ve ilkeleri tanımlanmış, evrensel tasarım ve erişilebilirliğin önemi ile tarihsel süreç içindeki gelişimi ele alınmıştır. Kullanıcı odaklı tasarım içerisinde çocuk, yaşlı ve engelli odaklı tasarımlar irdelenerek, herkes tarafından ulaşılabilir, dolaşılabilir ve erişilebilir yapılar tasarlanmasının gerekliliğine değinilmiş, günümüz tasarım yaklaşımları incelenmiştir. Literatür (ilgili tez, makale, panel ve internet kaynakları) taramasından elde edilen teorik bilgiler uygulama örnekleri üzerinden değerlendirilerek yorumlanmış, ülkemiz özelinde çıkarımlar yapılmıştır.

## EVRENSEL TASARIM

Evrensel Tasarım kavramı yutdışında farklı yaklaşımlarla ifade edilmektedir. Bu nedenle Türkçe’de de kapsayıcı tasarım (inclusive design), yaşam boyu tasarım (lifespan design), evrensel tasarım (universal design), herkes için tasarım (design for all) gibi farklı ifadelerle karşılık bulmuştur (Tandoğan, 2017, s. 53). Bugünkü evrensel tasarım anlayışının tarihsel gelişim sürecine baktığımızda, kavram olarak 1950’lerden itibaren kendinden söz ettirmeye başladığı söylenebilir. Fakat bu dönemlerde “engelliler için tasarım”

adı altında ortaya çıkmıştır. II. Dünya Savaşı'nı takip eden yıllarda Avrupa, Japonya ve ABD'de inşa edilmiş çevrelerde fiziksel engelliler için sorunların ortadan kaldırılması için çeşitli yöntemler düşünülmüş ve “engelsiz tasarım” (barrier-free design) anlayışı geliştirilmiştir. Bu yaklaşımda, ciddi fiziksel sınırlılığı olan kişileri özel ve ayrı tutan bir eğilim benimsenmiştir. Bina mevzuatı ve kanunlardaki mimari engellerin kaldırılması konusunu içeren engelsiz tasarım anlayışında, engellilik harekete odaklanarak, öncelikle ulaşım açısından ele alınmıştır (Dostoğlu, Şahin ve Taneli, 2009).

Avrupa'nın bir bölümünde ve ABD'de, 1970'lerde bireylere uygun hale getirilen özel çözümlerin ötesinde bir düzenleme yapılması konusuna vurgu yapılmaya başlanmıştır. Bu vurgu, normalizasyon ve entegrasyon fikirlerine yönelinerek yapılmıştır. Gittikçe artan biçimde, terminoloji olarak “ulaşılabilir tasarım” (accessible design) ifadesi kullanılmıştır. (Dostoğlu, Şahin ve Taneli, 2009).

Evrensel tasarım kavramının 1980'lerden sonra ortaya çıkmasını şaşırtıcı bulmamak gerekir, çünkü engelliliğe yönelik yaklaşımlar, tarihsel süreç içinde çok farklı aşamalardan geçmiştir. Finkelstein (1980)'e göre Avrupa'da engellilere yönelik tutum zaman içinde üç ayrı evreden geçmiştir: Sanayi Devrimi öncesi olan birinci aşamada, engelliler sosyal hayatın içinde yok sayılmıştır. Kendilerine layık görülen tek geçim yolu dilencilik olmuş, hatta bunun “uzmanları” olarak kabul edilmişlerdir. Engellilik durumlarının kendi veya ailelerinin günahlarından kaynaklandığı düşünülerek her türlü aşağılanmayı hak ettiklerine inanılmıştır. İkinci aşama olarak kabul edilen 19. yüzyılda engelliler sosyal hayattan izole edilmiştir. Tıptaki gelişmelerle birlikte engelliler sosyal hayatın içinden çıkarılarak kendilerine özel gözden ve toplumdan uzak bakım evlerine yerleştirilmiştir. Nispeten daha iyi şartlar sağlanmış gözüksede bu yeni durum engellileri ötekileştirmenin başka bir yolu olmuştur. Engelliler yine pasif, yardıma muhtaç ve birer araştırma objesi olarak görülmüştür. 20. yy. ve sonrasında ise, üçüncü aşamanın varlığından söz edilebilmektedir. Bu

dönem, engellilerin sosyal hayata entegrasyonu dönemidir. “Sosyal model” e geçişle, “Engelliye engelli kılan, bizim onun şartlarına uygun ortam, eğitim ve hizmet sağlayamayışımızdır” düşüncesi temel alınmış, sosyal hayatta engelliye engelleyen faktörler ortadan kaldırılmaya çalışılmıştır” (Gören, 2016, s. 288).

Günümüz anlayışıyla evrensel tasarım; tüm ürünlerin ve çevrelerin yaş, beceri ve durum farkı gözetmeksizin pek çok kişi tarafından kullanılabilmesini olanaklı kılan, bütünselleşme sağlayan bir tasarım yaklaşımı olarak tanımlanmaktadır (Dostoğlu, Şahin ve Taneli, 2009). Evrensel tasarımda önemli olan kullanıcıdır ve tüm insanları kapsar. Temel amaç, insanların mekana uymasını değil, mekanın insanlara uymasını sağlamaktır. Tasarımcının görevi de insanların özelliklerine göre kullanıcıların ihtiyaçlarını en iyi şekilde karşılayacak olan etkinliklerin yapılabileceği mekanı oluşturmaktır (“Erişilebilirlikte Evrensel Tasarım ve Sürdürülebilirlik”, 2013).

**Evrensel tasarım** terimini ilk kez gündeme getiren kişi olan Mace evrensel tasarımı “olabildiğince geniş bir kitleye hitap eden ve herkes tarafından kullanılabilen uyum ve özellikli tasarım gerektirmeyen ürünlerin ve çevrenin tasarımıdır.” şeklinde tanımlar (Mace vd., 1991). Burada önemli olan nokta, tasarlanan mekanın veya ürünün özelliklerinin normal görünmesi ve bu şekilde hissettirilmesidir. Evrensel tasarım yaklaşımıyla elde edilen her şey, tüm kullanıcıların yararlanmasına olanak sağlamak ve sonuçta engelliler, yaşlılar, çocuklar ve genelden farklı diğer insanlar etiketlenmemekte veya damgalanmamaktadır. Ötekileştirilmeden, dışlanmadan, ayrımcılığa uğramadan herkesin tüm ürün ve mekanlardan eşit şekilde yararlanması sağlanmaktadır. Özetle; evrensel tasarım, herkes için iyi tasarımıdır.

Binaları insanların eşit ve rahat şekilde kullanabilecekleri şekilde tasarlamak ve ilgili yaptırımları uygulamak, evrensel tasarımın gerekliliklerindedir. Özünde fiziksel çevrenin adaptasyona gerek duyulmadan, tamamının herkes tarafından eşit şekilde kullanılabilmesi felsefesini içeren evrensel tasarım yaklaşımı, tasarımla ilgilenen meslek insanlarına yalnızca engelli bireyleri değil,

herkesi düşünen bir bakış açısı kazandırması açısından önemli görülmektedir (Sirel ve Sirel, 2017, s. 565). Evrensel tasarım yaklaşımı, kullanıcılara eşit, özgürlükçü, güvenli, etkin ve konforlu kullanımı seçme şansı tanıyarak yaşam kalitesini de artırmaktadır (Tatal, 2018, s. 754).

## EVRENSEL TASARIM KRİTERLERİ VE İLKELERİ

1989 yılında Ronald L. Mace tarafından temelleri atılan ve 1996 yılında North Carolina State Üniversitesi'nde Evrensel Tasarım Merkezi (The Center for Universal Design) ismini alan merkez, 1997 yılında “evrensel tasarım” kavramını anlaşılır kılmak ve herkes için tasarıma rehberlik etmek için yedi temel prensip geliştirmiştir (Sirel ve Sirel, 2017):

- Kullanımda eşdeğerlik
- Kullanımda esneklik
- Basit ve anlaşılır kullanım
- Algılanabilir bilgilendirme
- Hata için tolerans
- Düşük fiziksel güç
- Yaklaşım ve kullanım için uygun mekan ve boyut

### 1. Kullanımda Eşdeğerlik

İlk ilke olan kullanımda eşdeğerlik; tasarımın, yetkinlikleri farklı olan bireylerin kullanımına uygun olmasını içermektedir. Aynı zamanda bireyin kullanıcı olarak, kendini ayrılmış, dışlanmış hissetmemesi, tasarımın farklı kullanıcılar için eşit şartlar sağlayan tarzda olması, damgalama içermemesi gibi konulara vurgu yapmaktadır (Ergenoğlu, 2013, s. 28). Örneğin, engelliler için binalarda ayrı giriş noktaları tasarlamak yerine, ana giriş noktasını engelli ya da engel durumu bulunmayan tüm bireyler için kullanışlı biçimde tasarlanması olarak açıklanabilir. Her kullanıcı için aynı kullanım şekli ya da benzer kullanım şekli sağlanabilmesi amaçlanır. Ayrımcı ya da utandırıcı

herhangi bir yaklaşımdan kaçınılarak yapılan tasarımı kapsar. Kısacası bu ilke, tasarımın herkes için kullanılabilir ve satın alınabilir olması gerektiğine değinmektedir.



**Şekil 1.** Milwaukee Sanat Müzesi, danışma bankosu. Dış mekân tasarımında egemen olan formlar iç mekân elemanlarında tekrarlanarak tasarım dilinde bütünlük sağlanırken, tekerlekli sandalye ile yaklaşılabılır bir niteliğe sahip olması da gözardı edilmemiştir. Yavuz Taneli Arşivi, 2009, (Dostoğlu, N., Şahin, E., Taneli, Y. 2009).

## 2. Kullanımda Esneklik

Tasarımın, bireysel tercih ve yetkinliklere hitap edebilir olmasını ifade eden bu ilke, ürün ve çevre tasarımlarında farklı seviyedeki motor becerilere, farklı hızdaki algı seviyelerine uygunluğa, hatayı tolere edebilen esnekliğe sahip olmaya vurgu yapmaktadır. Örneğin, makasların ve tüm iş aletlerinin sağ ve sol el tercihinine uygun tasarlanması, kişilerin “solak” oldukları için uyum sağlamaya çalışma, damgalanma gibi sorunlar yaşamaması durumunun baştan önüne geçilmesini sağlayacaktır. Bu ilkeye göre tasarımlar, kullanıcıya

seçenekler sunabilmelidir. Doğru ve hassas kullanımı sağlayacak önlemlerin alınmasını amaçlar.

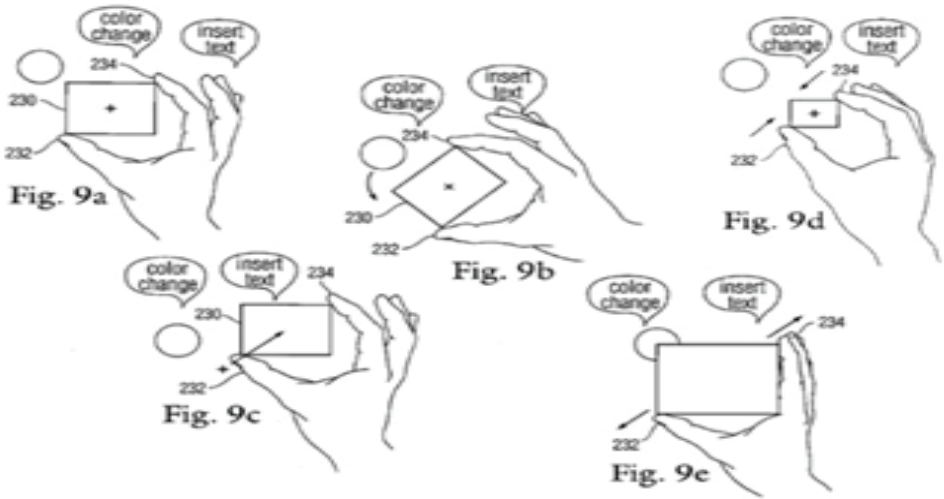


Şekil 2. Sol el kullanımına esneklik sağlayan makas tasarımı, “The 7 Principles”, Erişim Tarihi: 27 Ekim 2020.

### 3. Basit ve Anlaşılır Kullanım

Tasarımın, bilgi, tecrübe, dil becerisi ya da odaklanma becerisi gerektirmeden, kolay anlaşılabilir ve sezgisel becerilerle kullanılabilir olmasını içeren bu ilke, farklı kavrayış düzeyine, farklı dikkat seviyesine ya da farklı bilgi düzeyine sahip bireylerin kendilerini farklı hissetmeksizin rahatlıkla anlayıp kullanabilecekleri tarzda tasarımlara vurgu yapmaktadır.

Örneğin bir musluk kolunun kullanımı için kılavuza gerek duymaksızın, sezgilerle ve basit denemelerle çözülebilir tarzda tasarlanması, basit ve sezgisel kullanım ilkesine örnektir. Basit ve anlaşılır kullanım, gereksiz karmaşıklığı ortadan kaldırmayı ve kullanıcı beklentilerini en kolay şekilde karşılamayı amaçlar. Kısaca bu ilke, her dil becerisine yanıt veren, kolay anlaşılır tasarımı kapsar.



Şekil 3. John Elias ve Wayne Westerman'ın Delaware Üniversitesi'nde geliştirdiği, Apple firmasının patentini satın aldığı “multi touch” teknolojisi, elektronik cihazların sezgisel kullanımında devrim niteliğindedir. (Kaynak: US Patent and Trademark Office, www.mimarlikdergisi.com)

#### 4. Algılanabilir Bilgilendirme

Bu ilke, tasarımın, kullanıcının algılama düzeyi ve kişisel özelliklerinden bağımsız olarak, gerekli bilgiyi anlaşılabilir tüm yöntemlerle iletebilmesine vurgu yapmaktadır. Örneğin gereksiz karmaşıklıktan arınmış, farklı dil tercihleri sunan, basitleştirilmiş ve teknik terimlerden arındırılmış kullanım yönergeleri, resimlerle desteklenmiş ya da seslendirilmiş kılavuzlar farklı düzeyde kavrayışa sahip kullanıcıların zorlanmadan ve kendilerini yetersiz, farklı ya da eksik hissetmeden ürünlerden istifade etmesini sağlayacaktır. Tüm bunlar, bu ilke kapsamında tasarımın çevresel koşullardan ve duygusal yetenekten bağımsız algı yaratması gerektiğini açıklamaktadır. Gerekli bilgilendirmeyi yoğun olarak gösterecek farklı anlatımlar kullanılmalıdır (resimli, sözel, dokunsal gibi). Kullanım öğelerinin tanımlanabilecek şekilde birbirinden ayrılması (yönlendirme ve kılavuz oluşturma) gerekmektedir (Tandoğan, 2017, s. 54).





Şekil 4. Japonya'nın Osaka kentindeki bir postanenin giriş kapısı ve iç mekânı. Görme engelli bireylerin mekân içerisinde rahatlıkla hareket etmesine olanak verecek şekilde özel imal edilmiş yüzeyler yer karosu olarak kullanılmıştır. Yavuz Taneli Arşivi, 2009, (Dostoğlu, N., Şahin, E., Taneli, Y. 2009).

## 5. Hata İçin Tolerans

Tasarım, tehlikeleri, kaza veya irade dışı hareketlerin kötü sonuçlarını en aza indirmelidir. Evrensel tasarım farklı kullanıcılara yönelik olduğu için tüm kullanıcıların tehlike ve kazalara karşı korunması gerekir. En fazla kullanılan öğelere en kolay ulaşılabilmesi, tehlikeli öğeler ortadan kaldırılmalı, yalıtılmalı veya kontrol altına alınmalıdır. Tehlikeler ve yapılabilecek hatalar konusunda uyarılar bulunmalıdır. Hatadan koruyan özelliklerin sağlanması gereklidir. Çok dikkat isteyen işlerdeki hareketleri sınırlayıcı yaklaşımlar geliştirilmelidir (Ergenoğlu, 2013, s. 31).

## 6. Düşük Fiziksel Güç

Bu ilke, tasarımın düşük fiziksel güç gerektirmesi gerektiğine, etkin ve rahat kullanım sağlamasına, yorgunluğa ve uzun süreli güç kullanımına neden olmamasına vurgu yapmaktadır. Düşük fiziksel güç kuralı, bireylerin kullanımı

sırasında rahatsız vücut pozisyonlarına girmeye mecbur kalmadıkları, uzun süre aynı hareketin tekrarına gerek duymayan, farklı güce sahip insanların kullanımına izin veren ürün ve ortamlar için gereklidir. Tüm bunların yanısıra, günümüzde yaşanan salgın sürecinde gerek konut, gerekse kamusal alanda kimseden yardım alamayan kişiler için de fiziksel temas olmadan ya da çaba harcanmadan kullanılabilen mekansal elemanlar ve nesnelere daha önemli bir hale gelmiştir. Bunlardan en sık kullanılan ve bu dönemde önemi daha da fark edilen mekansal elemanlara örnek olarak fotoselli kapılar gösterilebilir. Pandemi sürecinde faydalı olduğu görülen tasarımlardan biri de temassız kendi kendine ilerleyebilen alışveriş arabalarıdır. Herkesin en sık gitmek zorunda olduğu mekanlardan biri olan alışveriş merkezlerinde, pandemi sürecinde de, daha önceki süreçlerde de alışveriş arabası kullanamayan, arabaya erişemeyen ya da hijyen açısından arabayla temas kurmak istemeyen bireylere yönelik bulunan bu çözüm, son dönemde fiziksel güç kullanımını minimize etmesinin yanısıra, hastalığa karşı önlem de oluşturmuştur (Ensarioğlu, 2020, s. 1677). Özetle bu ilke, tasarımların rahatlıkla ve herkes tarafından kullanılabilir olması ve yorgunluğa en az derecede sebebiyet vermesi gerektiğini savunmaktadır.



**Şekil 5.** Sürücüsüz ve temassız alışveriş sepeti (So-jeong, 2019'dan aktaran Arın Ensarioğlu, 2020).

## 7. Yaklaşım ve Kullanım İçin Uygun Mekan ve Boyut

Son ilke olan yaklaşım ve kullanım için uygun mekan ve boyut; tasarımın herhangi bir kullanıcıyı öne çıkarmadan ya da ayırmadan kullanılabilir olmasını sağlamayı anlatmaktadır. Bu ilkede insanlar farklı şartlara ya da özelliklere sahip olsalar bile hiç zorlanmadan üründen ya da mekandan yararlanabilmesi vurgulanmaktadır. Örneğin bir ürüne ayakta erişebildiği gibi, aynı çabayla, tekerlekli sandalyeyle de erişebilmek gerekmektedir (Gören, 2016, s. 290).

Tüm bu evrensel tasarım ilkeleri, herkes için tasarıma rehberlik etmek, evrensel tasarım kavramını anlaşılır kılmak, ürün ve çevre tasarımını uygun hale getirebilmek, mevcut tasarımları ölçmek ve tüketicileri daha kullanışlı ortam ve ürünler hakkında bilgilendirebilmek için ortaya çıkmıştır (Soydaş Çakır, Belir, 2018, s. 5). Görüldüğü gibi, aslında tüm ilkeler birbiriyle ilişkilidir. 7 ilke halinde sunulmuş olmalarına rağmen, aralarında çok keskin bir ayrım bulunmamaktadır. Verilen bir örnek, birkaç ilkeyi kapsayabilir. Tüm ilkelere güvenlik, eşitlik, erişilebilirlik ve kullanıcının önemini vurgulandığı görülmektedir.

Özetle, evrensel tasarımda önemli olan, kullanıcı, mekan, eşitlik ve farkındalıktır. Tek bir tasarımla bireyleri hem fiziksel hem de toplumsal açıdan bütünleştirmek, evrensel tasarımın ana fikrini oluşturur diyebiliriz.

### EVRENSEL TASARIM KAPSAMINDA KULLANICI

Evrensel tasarımın temel amacı, mekanların insanlara uyum sağlayabilmesini sağlamak, insan hareketlerini kısıtlamak yerine, herkes için güvenli erişilebilirliği kolaylaştırmaktır. Ancak mimari nesneyi kullanma yetisi açısından, engelli olan ve olmayan bireylerin yetenek sınırını tanımlamak çok zordur. Zira bireylerin fiziksel engelleri yaşına, süregelen bir hastalığa, kalıcı ya da geçici engellilik durumuna bağlı olarak değişebilir (Goldsmith, 1997). Dolayısıyla erişilebilirlik yalnızca engellilerin değil, aynı zamanda geçici

olarak özrü olanlar, yaşlılar, hamileler, bebek arabalıları, çocuklar gibi hareket kısıtlılığına sahip bireyler için de önemlidir (Spahiu, 2014, s. 103).

Evrensel tasarım kapsamında fiziksel çevrenin, tüm **kullanıcı grupları** tarafından rahat, **güvenli** ve bağımsız şekilde kullanılabilmesi ve kolay **erişilebilir** olması beklenir. 60'lı yıllar, insan merkezli tasarım ve karar süreçlerinin başlangıcı olmuştur. Bu süreçte mekanın fiziksel bir nesnenin ötesinde sosyal ve kültürel bir olgu olarak; kullanıcının ise aktif ve katılımcı olarak yeniden kavranmasının gerektiği düşüncesi belirginleşmiştir. Kullanıcı gereksinimlerinin önem kazanması bu aşamada devreye girmektedir.

Evrensel tasarıma göre, önce olası tüm kullanıcıları anlamak gerekir. Kullanıcının yerine kendini koymak, tasarımcının iyi tasarım yapmasına yardımcı olacaktır. Çok çeşitli kullanıcı türleri düşünülürse, her kullanıcının farklı istek ve ihtiyaçları olduğu, farklı yaşam döngüleri içinde bulunduğu görülecektir. Bunun için iyi gözlem yapabilmek gerekmektedir. Farklı disiplinlerin bir araya gelmesiyle, birçok açıdan daha etkili tasarımlar yapmak mümkündür. Kullanıcının tüm gereksinimleri değerlendirildiğinde yalnız ergonomiye dayalı bir fiziksel boyut olmadığı, aynı zamanda insan olmanın bir gereği olarak ruhsal ve sosyal boyutta bir değerlendirmenin de gerektiği unutulmamalıdır. Dolayısıyla çözüm üretebilmek için disiplinler arası iş birliği önemlidir. Bu süreç tasarım, uygulama ve uygulama sonrası geri bildirim üzerinden yürüyen etkileşimli bir arayış olarak değerlendirilebilir. Çalışma kapsamında çocuk, engelli ve yaşlı olma hali, kullanıcı gereksinimlerine ve bu gereksinimlerin mekânsal yansımalarına farkındalık yaratmak amacıyla detaylandırılmıştır.

## 1. Çocuk

Çocuk tek başına bir bireydir. Sağlıklı beslenme, iyi ve rahat koşullarda barınma, temizlik ve bakım temel gereksinimleridir. Psikolojik ve fiziksel gereksinimleri yaşına göre değişkenlik gösterir. Engelli olsun ya da olmasın, nerde yetişmiş olursa olsun tüm çocuklar gözlem ve duyuları eşliğinde oyun

oyunarak sosyalleşmektedir. Çocuklar bulma ve öğrenme meraklarından dolayı, devamlı hareket halindedir. Etraftaki tehlikelerin bilincinde olmadıklarından çevresel risklere daha açık ve duyarlıdırlar. Bu durum çocuk özelinde tasarlanmış, güvenli mekanları gerektirmektedir (Güller, 2007).

Güvenli olmayan çevreler hem ebeveynler, hem çocuklar hem de tüm toplum için istenmeyen sonuçlar doğurabilmektedir. Çocuğu korumaya, onu sakınıp tehlikelerden uzak tutmaya yönelik ebeveynlerin kaygıları, çocuğu yaşandan ve mekandan ayırmaya yönelik birer araç olmaktadır (İnalhan ve Can, 2018, s. 76). Günümüz kent çevreleri de ne yazık ki çocuklara çok kısıtlı ve sınırlandırılmış mekanlar sunmaktadır. Şimdiki zamanda, çocuklar eskisi gibi sokaklarda dilediğince koşup oynayamamakta, sosyalleşememektedir. Oysaki anaokullarının babası olarak kabul edilen Froebel'in felsefesinde de değinildiği üzere çocuk, havasız alanlara hapsedilmek yerine açık havada doğal oyunlar oynamalıdır (Ummanel, 2017, s. 1542). Bunun için şüphesiz ki hayal güçlerini ve yaratıcı düşüncelerini özgürce geliştirebilecekleri, her yönden erişim sağlayarak deneyimleyebilecekleri mekanlara ihtiyaç vardır.

Kısaca, çocukluk dönemi insanın kuşkusuz en önemli dönemidir. Özellikle çocukluk döneminde bilinçaltına işleyen her durum, ileri yaşlarda açığa çıkmaktadır. Mekan-çocuk ilişkisi de bu bağlamda önemlidir. Herhangi bir mekanda yaşadığı olumsuz durumdan, her çocuk muhakkak etkilenecektir. Kötü tasarlanmış mekan ve mekan elemanları çocuğun, olumsuz gelişme riskini ve gerilimlerini arttırmaktadır. Ölçülendirilmesi hatalı olan mobilyalar, çocuklarda kullanım zorlukları ve rahatsızlığa sebep olmaktadır (Öden, 2020). İyi, doğru ve güzel tasarlanmış mekanlar çocuğun bedensel ve ruhsal açıdan olumlu gelişmesini destekler, algısal ve bilişsel gelişmesini hızlandırır (Silav, 1998).

## 2. Engelli

Engel; “bir şeyin gerçekleşmesini önleyen sebep, mâni, mahzur, müşkül, pürüz, mânia, handikap, ket” olarak tanımlanmaktadır (Türk Dil Kurumu).

Dilimizde engelli, sakat ve özürlü kelimeleri birbirleri yerine kullanılsa da bu sözcükler farklı anlamlara gelmektedir. Türk Dil Kurumu sözlüğüne göre “engelli”, vücudunda eksik veya kusuru olan; “sakat”, vücudunda hasta veya eksik bir yanı olan; “özürlü” ise kusuru olan / defolu, olarak açıklanmaktadır. Birleşmiş Milletler Genel Kurulu’nun kabul ettiği Engelli Kişilerin Hakları Bildirgesi’nde engelli “normal bir kişinin kişisel ya da sosyal yaşantısında kendi kendisine yapması gereken işleri, bedensel veya ruhsal yeteneklerindeki kalıtsal ya da sonradan olma herhangi bir noksanlık sonucu yapamayanlar” olarak tanımlanmaktadır. Ülkemizde ise engelli tanımı, 5378 sayılı ve 01.07.2005 tarihli Özürlüler Yasası’nın 3/a maddesine göre “doğuştan veya sonradan herhangi bir nedenle bedensel, zihinsel, ruhsal, duyuşsal ve sosyal yeteneklerini çeşitli derecelerde kaybetmesi nedeniyle toplumsal yaşama uyum sağlama ve günlük gereksinimlerini karşılama güçlükleri olan ve koruma, bakım, rehabilitasyon, danışmanlık ve destek hizmetlerine ihtiyaç duyan kişi” olarak ifade edilmektedir (Enginöz, 2015).

Engellilik çeşitlerine baktığımızda genel olarak ortopedik engelli, görme engelli, işitme engelli, dil ve konuşma engelli ve zihinsel engelli başlıkları altında gruplandığını görmekteyiz (ÖZİ, 2010). Geçici ya da sürekli yaşanan kısıtlılıklar, süreğen hastalıklar ve birden fazla engellilik durumunun aynı anda olma koşulları düşünüldüğünde bu sınıflandırmayı daha detaylı değerlendirecek olursak geçici ya da sürekli hareketi kısıtlı bireyler, yürümekte ya da dengesini sağlamakta güçlük çeken bireyler, tekerlekli sandalye kullanan bireyler, algısal-duyuşsal açıdan özel gereksinimi olan bireyler, bilişsel-kavrayışsal açıdan özel gereksinimi olan bireyler, hareket sıkıntısı bulunan ve iletişim güçlüğü çeken bireyler olarak ele alabiliriz (Karakuş, 2016, s. 30). Dolayısıyla mekan tasarımında engelli bireylerin fizyolojik ve psikolojik gereksinimleri öne çıkmakta ancak bunun yanı sıra ruhsal ve duyuşsal açıdan özel gereksinimleri olacağı da ortadadır.

### 3. Yaşlı

Yaşlılık, yaşın ilerlemesine bağlı olarak hastalık söz konusu olmaksızın ortaya çıkan anatomik yapı ve fizyolojik işlev değişiklikleri ile kendini gösterir. Yaşlanmayla birlikte; fiziksel ve zihinsel fonksiyonlarda yavaşlamalar; kronik hastalıklarda artışlar; vücut direncinde düşüş; beslenme bozuklukları; dolaşım, sindirim ve solunum sistemi hastalıkları; metabolizma hızında azalmalara bağlı olarak hareketlerde yavaşlamalar; kemik erimesi; damarlarda daralma ve kireçlenme meydana gelmektedir (Büyükcoşkun, 1990; Kılıç, 2000; Bilgin, 1989). Duyularda kayıplar oluşmakta, özellikle işitme ve görme yeteneğinde önemli düşüşler görülmektedir. Gençken sorunsuzca gerçekleştirilen bazı hareketler, yaşlandıkça güçle yapılmakta; günlük sıradan etkinlikler giderek zorlaşmaktadır.

Yaşlılıkta yaşam kalitesini önemli ölçüde etkileyen bedensel güçlerin azalması durumunun yanı sıra zihinsel yetilerin zayıflaması durumu da sıklıkla gözlemlenir. Yaş ilerledikçe ortaya çıkan bu fiziksel sorunlar, birçok psikolojik ve sosyal sorunları da beraberinde getirir. Güvensizlik, ölüm kaygı ve korkusu, ilgi ve sevgi yoksunluğu, yalnızlık hissi ve insanlarla kolay iletişim kuramama durumu mekanda insanları huzurlu ve mutlu hissettirecek estetik arayışlar gerektirecektir (Güller, 2007).

Yaşlılık göreceli bir kavramdır. Her yaşlının bir biyolojik geçmişi, iş deneyimleri ve duygusal yaşamı vardır. Ayrıca, yaşlılık kültürel etmenlerin etkisiyle bir toplumdaki diğerine ve çağa göre de farklılık gösterir. Bulunulan koşullar etkisiyle birey, yaşlandıkça toplumdan kendini soyutlama eğiliminde olabilir. Yeniden topluma adapte olabilmesi için yaşadığı çevrelerin bireye hitap edebilmesi gerekir. Gereksinimlerini rahatça karşılayabildiği ortamda, birey kendine yetebilmektedir. Unutulmamalıdır ki evinde yaşlanabilmek her bireyin hakkıdır. Bu sebeplerden dolayı fiziksel ve fizyolojik sorunları azaltmaya yönelik mimari düzenlemeler yapılmalıdır. Erişilebilirliğin sağlanmasıyla mekân ve çevre ile kurulan iletişim arttırılmalıdır.

## EVRENSEL TASARIM KAPSAMINDA HERKES İÇİN ERİŞİLEBİLİR TASARIM

Erişilebilirlik kavramı, evrensel tasarımın ana amacı olan yaş, cinsiyet, beceri ve durum farkı gözetmeksizin her çeşit insana karşı duyarlı, yaşanabilir ve güvenli bir çevre yaratılmasına odaklanır. Erişilebilirlik, kullanıcıların istedikleri durum ve zamanda, kimseye ihtiyaç duymadan güvenli bir şekilde, çeşitli binalara ve açık alanlara ulaşabilmeleri ve bunları rahatlıkla kullanabilmeleri şeklinde tanımlanmaktadır (Demirkan, 2015, s. 2). Mamatoğlu'na göre erişilebilirlik; binaların, açık alanların, ulaşım ve bilgilendirme hizmetleri ile bilgi ve iletişim teknolojisinin, engelliler tarafından güvenli ve bağımsız olarak ulaşılabilir ve kullanılabilir olmasıdır (Mamatoğlu, 2015, s. 7). Aynı zamanda toplumun tüm bireyleri tarafından kullanımı keyifli olacak şekilde tasarlanan ve yönetilen binaları ve mekanları sağlamak anlamına gelmektedir. Erişilebilir çevreler ile yaşam kalitesi artmakta ve kentsel çevre daha yaşanabilir olmaktadır ("Erişilebilirlikte Evrensel Tasarım ve Sürdürülebilirlik", 2013). Bu nedenle erişilebilirlik, sürdürülebilir kalkınmanın da anahtarı olarak görülmektedir. Bu konuda Türkiye'de yapılan yasal düzenlemelere baktığımızda erişilebilirliğe yönelik ilk düzenlemenin 1997 yılında 572 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname olduğu ve peşi sıra bireylerin kentsel ulaşılabilirliğinin ve yapılara erişiminin sağlanmasına yönelik düzenlemelerle devam ettiği söylenebilir.

Herkesin, istediği her yere ve her hizmete bağımsız ve güvenli olarak ulaşabilmesi ve bunları kullanabilmesi öncelikle kentsel erişilebilirliğin sağlanmasıyla mümkündür. Kentsel planlamada eğitim, sağlık vb. kamu yapılarının, rekreasyon alanlarının öncelikle ulaşım ve erişim boyutları düşünülerek konumlandırılması gerekmektedir. Kentsel erişilebilirlik kent içi ulaşımın, sokaklarda güvenli dolaşımın, yapıya gelindiğinde güvenli otopark düzenlemelerinin ve otoparktan yapıya güvenli erişimin sağlanabilmesi bütününde ele alınmalıdır (Şekil 6). Ancak mevcut kentsel düzenlemelerimize



baktığımızda henüz yeterli bilincin oluşmadığı gözlemlenmektedir. Yaşanan aksaklıklar teknik bilgi eksikliğinden çok farkındalık ve duyarlılık eksikliğinden kaynaklanmaktadır. Ulaşım alanında engellilere yönelik birçok kolaylık ve olanak sağlanmış olmakla birlikte mekânsal düzenlemelere baktığımızda erişimin sadece sokaklara döşenen hissedilebilir yüzeyin kaç km döşenmiş olduğu ya da yapı girişlerinde bir rampanın var olup olmadığı ile kısıtlı kaldığı rahatlıkla söylenebilir. Burada hissedilebilir yüzeylerin nereye, nasıl, hangi bilinç ve farkındalıkla uygulandığı sorgulanmalı ve denetlenmelidir.



**Şekil 6.** Kentsel erişilebilirlik (E. Güller Arşivi, Mainz-Almanya 2006).

Yapı ölçeğinde erişilebilirlikten bahsederken öncelikle kamusal yapılara ya da kompleks içinde yer alan binalara, engelli kişiler için ayrılmış otopark alanlarına, özel tasarlanmış yollara ulaşım, yönlendirici işaretlerle sağlanmalıdır. Yapı girişlerine yapılan rampanın kaplama malzemesi ve eğimi üzerinde özellikle durulmalıdır. Giriş mekanları herkes için ulaşılabilir olmalıdır (Şekil 7). Örneğin; görme engelli kişi için giriş yolu zemin dokusundaki değişiklikler kişinin bağımsız hareketine yardımcı olur. Olası karışıklığı önlemek ve güvenliği arttırmak için uluslararası engelli ulaşım sembolleri kullanılmalıdır.



Şekil 7. Yapı girişi (E. Güller Arşivi, Londra-İngiltere 2007)

Fiziki mekanların kullanıcı ihtiyaçlarına ve kullanım rahatlığına göre düzenlenmesinde mekânsal organizasyonun doğru işleyişle kurgulanması gerekmektedir. Mekanların kolay algılanır olması için hastane, otel, belediye gibi kompleks yapılarda girişten itibaren yönlendirmelerin yer alması önemlidir. Bunun için işaretlemeler ve renk kullanılabilir. Danışma masası, telefon gibi fonksiyonel elemanlar, oturma grupları, tuvaletler kolay algılanabilir ve herkesin yardım almak zorunda kalmadan kullanabileceği duyarlılıkla tasarlanmalıdır.

Kullanıcı çeşitliliğinin çok fazla olduğu sağlık yapılarına bir örnek verecek olursak; Şekil 8’de Beatson Batı İskoçya Kanser Merkezi’nin iç mekanlarında erişilebilirliğin sağlanmasına yönelik gerçekleştirilen uygulamalar görülmektedir. Koridorda kapı çerçevelerinde ve tutunma barlarında koyu renk kullanılarak duvar rengiyle renksel ayırım sağlanmıştır. Koridorun sürekliliği duvardaki tutunma barları, yerdeki bordür ve tavanda belli aralıklardaki aydınlatma elemanlarıyla algısal olarak desteklenmiştir. Asansör önü zeminde koyu bir renk ile işaretlenmiş, acil çıkışa yönlendirme yeşil

zemin üzerine beyaz işaretlemeler ile tanımlanmıştır. Şekil 9'da Beatson Batı İskoçya Kanser Merkezi'nde bir hasta banyosu yer almaktadır. Neşeli ve canlı renkler olarak turuncu ve sarının beyazla kullanıldığı görülmektedir. Böylece tutunma barları, klozet, lavabo gibi elemanlar algısal olarak öne çıkarılmıştır.



**Şekil 8.** Beatson Batı İskoçya Kanser Merkezi'nde koridor ve yangın çıkışından görüşler, Glasgow (E. Güller Arşivi, 2007).



**Şekil 9.** Beatson Batı İskoçya Kanser Merkezi'nde hasta banyosu, Glasgow (E. Güller Arşivi, 2007).

Kullanıcı çeşitliliğinin çok fazla olduğu bir diğer örnek eğitim yapılarıdır. Burada kullanıcının farklı yaşlardaki çocuklar olmasının yanı sıra kaynaştırma eğitimi kapsamında yer alan öğrencilerin de olduğu dikkate alınmalıdır. Tüm çocukların bir arada rahatça oynayabileceği, öğrenebileceği ve keşfedebileceği

mekanlar yaratmak, onların ayırım ya da sınırlama gözetmeksizin birlikte büyümelerine katkı sağlar (Özdemir, 2017, s. 20). Dolayısıyla mekanın engeli olan ya da olmayan çocuklar arasında bağlayıcı bir etkisi vardır. Özellikle çocukların oyun alanlarında, ya da öğrenme mekanlarında herhangi bir kazaya sebebiyet vermeyecek tasarımlar yapılması gerekmektedir.

Engellilik çeşitleri düşünülerek tasarlanmış İskoçya'daki Hazelwood Okulu, görme ve işitme, işitme ve yürüme, algı bozukluğu gibi birden fazla engeli olan 2-19 yaş aralığındaki öğrencilere eğitim vermektedir. Okulun tasarımında, görme engelli öğrencilerin kendi başlarına zorlanmadan bir yerden bir yere gidebilmeleri ve buldukları yeri algılayabilmeleri açısından **dokunarak algılanacak duvarlar ve yol izleri** oluşturulmuştur. Bir sokak gibi düşünülmüş olan okulun ana duvarlarında karaçamdan yapılmış levhalar ve mantardan yumuşak kaplamalar kullanılmıştır. Böylece hem görme engelli çocuklar için koridorlarda yumuşak kaplama malzemesi kullanılarak çarpma vb. durumlara karşı önlem alınmış, hem de işitme engelli çocukların koklama yoluyla mekan farklılığını anlayabilmeleri açısından doğal çamdan oluşan malzeme kullanılmıştır. Bunun yanında duvarlarda açılan boşluklar ve nişler, kullanılan hareketli kaplama malzemeleri de önemlidir. Algı bozukluğu olan çocuklara yönelik belli başlı mekanlarda duvarlar (depolama alanları, tuvaletler, oyun alanları) farklı renklere boyanarak çocukların daha kolay algılamasına yardımcı olunmuştur (Şekil 10).



Şekil 10. Hazelwood School, İskoçya; koridor, depolama ve oyun alanları (Ayyıldız Potur, 2014).

## SONUÇ

Evrensel tasarım ilkeleri dikkate alınarak gerçekleştirilen kentsel planlama ve mimari tasarımlar ile her çeşit yetenek ve yaş grubundaki kişilerin gereksinimleri, gerekli altyapı en baştan sağlanarak herkesin kullanımına yönelik kolay ve az maliyetli çözümler üretilebilir. Evrensel tasarımın kentsel tasarıma entegre edilmesi ile duyuşsal ve fiziksel farklılıklarıyla bütün kentliler için her türlü ihtiyaca cevap veren kapsayıcı kentsel mekânlar sağlanmış olur. Böylelikle, her birey kentin sağladığı fırsat ve olanaklardan eşit şekilde yararlanma hakkına sahip olabilir.

Herkesin; engelliler, yaşlılar, çocuklar, “öteki” diye adlandırılan bireyler, kısıtlı bireyler ve daha birçoğunun; başta birer birey ve insan olduğu unutulmamalıdır. Tasarımcılar evrensel tasarımın önemini kavramalı ve tasarımlarıyla tüm bireylerin çeşitlenen ihtiyaçlarına cevap vermelidir. Herkes dünyayı kendileri ve başkaları için daha iyi bir yer haline getirmeye katkıda bulunabilir. Tasarım sürecinde, tasarımcı ve tüm ötekileştirilen bireyler el

ele hareket edebilmelidir. Tüm bu çıkarımlar, evrensel tasarımı oluşturan erişilebilir, kullanıcı odaklı ve güvenli tasarımı işaret etmektedir. Bu yüzden, ötekileştiren, kurumsallaşmaya neden olabilecek her türlü düzenlemeden de kaçınılmalıdır. Örneğin; engellilere özel park, okul, otobüs ve bina girişi vb. yerine herkesin kullanımına yönelik mekânsal düzenlemeler sağlanabilmelidir.

Ulaşılabilir çevrelerin, yalnızca bilinen engellilik halleri için düşünülmesi sınırlı ve yetersiz bir yaklaşımdır. Çalışmada, tasarımcının, tasarım kararlarını oluştururken göz önüne alması gereken farklı insanlık halleri kapsamlı aktarılmıştır. Bu farklı haller, yaşam döngüsü içinde her bireyin belli dönemlerde geçirdiği süreçler olabileceği kadar, özel durumlar ve hastalıklar da olabilmektedir. Tasarım sürecinin başından itibaren, yapılı çevreyi bu süreçlerden geçmekte olan bireylerin kullanacağı göz önüne alınırsa, genel kullanıcı grubunun da daha rahat ve güvenli çevrelerde yaşamalarına olanak verilmiş olur. Örneğin görme özürlü kişilerin, toplu taşımada ve diğer mekânlarda, iyi bir aydınlatma düzeyi, kolayca okunabilecek büyük puntolu bilgilendirme levhaları gibi uygulamalarla gereksinimleri karşılandığında, diğer kullanıcılar için de kolaylık, güvenlik ve çabukluk sağlanmış olur.

Toplum olarak farkındalığımızın artması için eğitim önceliklidir. Bu farkındalığın çocuk yaşlardan itibaren kazandırılması gerekir. Engelli çocukların topluma kazandırılması için de diğer çocuklarla bir arada eğitim almaları sağlanmalıdır. Engelli ve engelsiz çocuklar çalışma, oyun, spor, yeme içme gibi çeşitli aktivitelerini aynı eğitim kurumu içerisinde bir arada gerçekleştirmelidir. Bu durum etkileşim, empati ve farkındalığı güçlendirecektir.

Sonuç olarak, kimse gelecekte ne olacağını, nasıl doğacağını, hangi şartlarda yaşayacağını bilemez. Sadece engellilik, yaşlılık, çocukluk durumunda değil; yaşamın her döneminde kısıtlılık halleri olabilir. Hamile bir kadın, bebeğini taşıyan bir yetişkin, bavuluyla yürümek zorunda kalan bir kişi, topuklu ayakkabı giymiş bir kadın, cep telefonu kullanarak yürüyen bir birey, çevre

düzenlemesi ya da ürün biçimleri sebebiyle engelli durumunda olabilir. Bu durumda, herkes için güvenli ve erişilebilir tasarım önemlidir. Dolayısıyla evrensel tasarım veya herkes tarafından kullanılabilirlik, başka bir deyişle kullanıcı odaklı tasarım, mimarinin ve tasarımın doğal ve bütüncül bir parçası haline gelmelidir. Kullanıcı-mekan ilişkisini geliştirmek için kullanıcı katılımlı projeler önemsenmelidir. Erişilebilir çevreler için, evrensel tasarım anlayışının, ilkeler doğrultusunda, kentsel planlamadan açık alanlara ve yapı ölçeğine kadar bütüncül ele alınması, tasarlanması ve uygulanması gerekmektedir.

## KAYNAKÇA

- Arın Ensarioğlu, S. (2020). Pandemi sürecinin “evrensel tasarım” ilkelerine etkileri. *Journal of Social and Humanities Sciences Research*, 7(55), 1673-1680.
- Ayyıldız Potur, A. (2014), Tenin Gözleri: Görme Engellilere Yönelik Öğrenme Ortamları ve Çok Duyulu Mekânsal Deneyimler, *Ege Mimarlık*, s. 36-41.
- Baysal, A. (2013). Engellilerin Erişilebilirliği. *TMMOB 2. İzmir Kent Sempozyumu*. <http://www.tmmobizmir.org/wp-content/uploads/2014/06/80.pdf>.
- Belir, Ö. (2018). Evrensel Tasarım ve İlkeleri. Soydaş Çakır, H., Belir, Ö. (Ed.), *Evrensel Tasarıma Farklı Bakışlar* (ss. 1-18). Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- Belir, Ö. Ve Soydaş Çakır, H. (2018). “Evrensel tasarıma farklı bakışlar”, Ankara: Nobel akademik yayıncılık.
- Bilgin, O. (1989). *Yaşlıların konuta ilişkin tercihlerinin incelenmesi*. Bilim uzmanlığı tezi. Ankara: Hacettepe Üniversitesi Ev İdaresi ve Aile Ekonomisi programı.
- Büyükçöşkun, A. (1990). *Yaşlı bireylerin sorunları ve bakım gereksinimlerinin saptanması*. Doktora tezi. Ankara: Hacettepe Üniversitesi Hemşirelik programı.
- Can, E., İnalhan, G. (2018). Çocuklarla Tasarım. Soydaş Çakır, H., Belir, Ö. (Ed.), *Evrensel Tasarıma Farklı Bakışlar* (s. 73-112). Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- Çakmak, İ. C. (2014), *Yerinde Yaşlanma Olgusunun Konut Mekân Kullanımı Açısından İrdelenmesi* (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Demirkan, H. (2007). “Housing for the Aging Population.” *European Review on Aging and Physical Activities*, 4.1, 33-38.
- Demirkan, H. (2015). “Frameworks for Decision Making in Design for the Aging.” *The Handbook of Interior Design*, (ed.) J.A.A. Thompson ve N. Blossom, 212-225.
- Dostoğlu, N., Şahin, E., Taneli, Y. (2009). Evrensel Tasarım: Tanımlar, Hedefler, İlkeler. *Mimarlık*347.
- Ekoyapı. (2013). *Erişilebilirlikte Evrensel Tasarım ve Sürdürülebilirlik*. Ekoyapı Dergisi. 19 Mart 2019 tarihinde <http://www.ekoyapidergisi.org/>.
- Enginöz, E. (2015). Herkes İçin Tasarım: Erişilebilir Mimarlık. *Mimarlık*, 381.
- Ergenoğlu, A.S. (2013). *Mimarlıkta Kapsayıcılık: “Herkes İçin Tasarım”*. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, İstanbul.



- Finkelstein, V. (1980) Attitudes and Disabled People: Issues for Discussion. World Rehabilitation Fund, New York.
- Goldsmith, S. (1997). Designing for the disabled: The new paradigm. *Architectural Press*, Oxford.
- Gören, A. B. (2016), Mimariden Din Hizmetlerine: Din Hizmetlerinde “Evrensel Tasarım”. *DEÜİFD*, XLIII, 285-304.
- Güller, E. (2007). Sağlık yapılarında renk olgusunun özel dal hastaneleri hasta yatak odası örneklerinde araştırılması. Yüksek Lisans Tezi. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi.
- Hacialibeyoğlu, F. (2013). Kentsel Mekan Oluşumunda Kullanıcı Katılımı. *TMMOB 2. İzmir Kent Sempozyumu*. <http://www.tmmobizmir.org/wp-content/uploads/2014/06/16.pdf>.
- Karakuş, M. K. (2016), *Engellilere Yönelik Kent Mobilyaları Üzerine İnceleme* (Yüksek Lisans Tezi). Haliç Üniversitesi, İstanbul.
- Kılıç, Z. (2000). *Yalnız ya da aile bireyleri ile yaşamlarını sürdüren 65 yaş ve üstü bireylerin günlük yaşamlarında karşılaştıkları sorunlar ve çözüm önerileri*. Bilim uzmanlığı tezi. Ankara: Hacettepe Üniversitesi.
- Mace, R., L., Hardie, G., J., Place, J., P., (1991). *Accessible Environments: Toward Universal Design*. Design Intervention: Toward a More Humane Architecture, Von Nostrand Reinhold, New York.
- Mamatoğlu, N. (2015), Mekanlarda erişilebilirlik, kullanılabilirlik ve yaşanabilirlik. *TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi*, dosya 36.
- Öden, H. Y. (2020). *The Use of Illustration Art in Children Oriented Indoor and Furniture Designs: Application Examples and Techniques*. IDA: International Design and Art Journal, 2(2), 161-175.
- Özdemir, A. (2017), Engelsiz Oyun Alanları İçin Kapsayıcı Tasarım Yaklaşımı, *Ege Mimarlık*, s. 20-23.
- Özürlüler İdaresi Başkanlığı. (2010). *Türkiye özürlüler araştırması temel göstergeleri*. 6 Ocak 2014, <http://www.ozida.gov.tr/arastirma/oztemelgosterge.htm>.
- Silav, M. (1998). Çocuk hastanelerinde hasta çocuk yatak odalarının tüm gereksinmelere uygun iç mekanın biçimlenmesi. Yüksek lisans tezi. Ankara: Hacettepe Üniversitesi.

- Sirel, A. Ve Sirel, O. Ü. (2017), Bedensel Engellilerin Kent Yaşamına Katılımında “Evrensel Tasarım” Yaklaşımı. IV. IBANESS Kongreler Serisi – Russe / Bulgaristan, 564-575.
- So-jeong, L. (2019), E-mart partners with ThorDrive for self-driving delivery services. *The Investor*, 2019/1:7.
- Spahiu, M. (2014). *Engelliler için Kent Fiziki Mekanının Değerlendirilmesi-Kosova Örneği*. Yüksek lisans tezi, Trakya Üniversitesi.
- Tandoğan, O. (2017). Evrensel Tasarım Kavramı: Kentsel Peyzaj İle İlgili Örnekler. *Artium*, 5 (2) , 51-66.
- “The 7 Principles”, (b.t). 29 Ekim 2020, <http://universaldesign.ie/What-is-Universal-Design/The-7-Principles/>.
- Tutal, O. (2018), Üniversite Yerleşkeleri Ve Erişilebilirlik, *Uluslararası Araştırmalar Dergisi*, 2018/6:15, 753-775.
- Ummanel, A. (2017). Kum ve Oyun Alanları Üzerine Bir İnceleme. *Abant İzzet Baysal Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 17 (3), 1539-1566.

# KENTSEL KAMUSAL AÇIK MEKÂNLARIN ENGELLİLER TARAFINDAN KULLANIMININ ANKARA, ÇANKAYA ÖRNEĞİNDE İRDELENMESİ

Nurşen YILMAZ<sup>1</sup>

Erdal Onur DİKTAŞ<sup>2</sup>

## Öz

Kentleşmenin demokratik bir gereği de ortak kullanım alanlarının toplumdaki tüm bireylerin kullanımına eşit ölçüde erişilebilir olmasının sağlanmasıdır. Ancak özellikle ülkemizde, bu yönde mekâna aktarılmaya çalışılan uygulamaların yetersizliği, kentteki yoğun kullanımların olduğu alanlarda daha fazla ön plana çıkmaktadır. Bu çalışmada Ankara ilinde, önemli bir nüfusun ve kamusal mekân kullanımının bulunduğu bölgelerde özellikle ortopedik ve görme engellilere yönelik düzenlemelerdeki durum incelenmeye çalışılmıştır. Bu amaçla il merkezinde yer alan, ilin en yüksek nüfusuna sahip Çankaya ilçesinde Aydınlar, Emek ve Kızılay mahalleleri örnek alanlar olarak seçilmiştir. Söz konusu mahallelerde, 2016 ve 2019 yıllarında, kamusal mekanlarda yapılan görsel saptamalar, yüz yüze görüşmeler, belirlenen alanların engelli kullanımına yönelik durumları öncelikle ortaya konulmuştur. Daha sonra belirlenen ölçütler ve puanlamalar yoluyla engelli kullanıma uygunluk mahalle bazında değerlendirilmiştir. Bu niteliksel ve niceliksel değerlendirmeler sonucunda üç mahalle arasında Aydınlar Mahallesi'nin algılanabilir, kullanışlı ve güvenilir fiziksel düzenlemeleriyle gerek engelli gerek engelli olmayan bireylerin kullanımına en uygun kentsel yaşam alanı olduğu sonucuna varılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Dezavantajlı Gruplar, Engellilik, Ankara'da Engellilik, Erişilebilirlik ve Kamusal Mekân

<sup>1</sup> Yüksek Şehir Plancısı, Nurşen YILMAZ, E-Posta: nursenyilmaz8@gmail.com ORCID: 0000-0003-1224-9033

<sup>2</sup> Doç. Dr. Erdal Onur DİKTAŞ, Dokuz Eylül Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, E-Posta: erdal.diktas@deu.edu.tr ORCID: 0000-0001-5372-7666

YILMAZ, N., DİKTAŞ, E. (2020). Kentsel Kamusal Açık Mekânların Engelliler Tarafından Kullanımının Ankara, Çankaya Örneğinde İrdelenmesi. Sosyal Politika Çalışmaları Dergisi, "Erişilebilirlik" Özel Sayısı Cilt 2, 411-468. DOI: 10.21560/spcd.vi.818582

# EXAMINATION ON USING OF URBAN PUBLIC OPEN SPACES BY DISABLED PEOPLE IN CASE OF ANKARA, ÇANKAYA

## Abstract

A democratic requirement of urbanization is to ensure that common areas are equally accessible to all individuals in the society. However, especially in our country, the inadequacy of the practices that are tried to be transferred to the space in this direction becomes more prominent in areas where there is intensive use in the city. In this study, the situation in the regulation of orthopedic and visually impaired people in Ankara, in areas with a significant population and public space use, was tried to be examined. For this purpose, Aydınlar, Emek and Kızılay neighborhoods in Çankaya district, which is in the city center and has the highest population of the province, were selected as sample areas. Visual determinations made in public spaces, face-to-face interviews, and the conditions of the disabled use of the designated areas in the said neighborhoods in 2016 and 2019 were primarily revealed. Later, the eligibility for use with disabilities was evaluated based on the neighborhood through the determined criteria and scoring. As a result of these qualitative and quantitative evaluations, it has been concluded that Aydınlar District is the most suitable urban living space for the use of both disabled and non- disabled individuals with its perceptible, convenient and reliable physical arrangements.

**Keywords:** Disadvantaged Groups, Disability, Disability in Ankara, Accesibility and Public Spaces

## GİRİŞ

### 1. Genel Bağlam ve Çalışmanın Amacı

Kentleşme sürecinin sağlıklı bir biçimde gelişmemesi sonucunda ortaya çıkan temel sorunlardan biri de dezavantajlı gruplar ve bunların gereksinimlerinin karşılanmasında yaşanan güçlüklerdir. Söz konusu gruplar işsizler, yoksullar, eğitimsizler, sosyal güvenliği olmayanlar, evsizler, ayrımcılığa uğrayan sosyal gruplar, bağımlılar, engelliler, çocuklar ve yaşlılar gibi kişileri kapsarlar. Bu grupların içinde yer alan kişiler, eğitim olanağı bulamadığı için işsiz olma ve bu nedenle sosyal güvencesinin olmaması gibi, aynı anda birkaç niteliğe birden sahip olabilirler. Böylesi bir bileşik durumda söz konusu bireyler kentsel yaşamdan dışlanmanın farklı veçheleriyle de yüz yüze gelmek zorunda kalırlar. Dezavantajlı gruplar içinde önemli bir orana sahip olan engelliler bu tip bileşik sorunlarla baş etmek zorunda kalan bir kesim olarak karşımıza çıkmaktadırlar.

Engelli bireyler, yukarıda dile gelen sosyal, ekonomik dezavantajlı durumların yanı sıra kentsel mekânda, gündelik yaşantılarını sürdürmek konusunda da önemli güçlüklerle karşılaşmaktadırlar. Özellikle ortopedik ve/ya görme engelli bireylerin mekanların fiziksel koşullarından yoğun biçimde etkilendikleri, ciddi bir erişim sorunu yaşadıkları görülmektedir. Mekân organizasyonu alanında mimarlık, kentsel tasarım, şehir planlama gibi disiplinlerin bu fiziksel koşulların üretilmesindeki rolü düşünüldüğünde söz konusu engellerin en aza indirilmesi konusunda gerek kuramsal gerek kılğısal alanda çalışmaların artması son derece önem taşımaktadır. Bu alanda yapılacak çalışmaların, sorun alanına ait veriyi ilgili alandan doğrudan edinmesi ve benzer çalışmalar ile ortak bir veri tabanının oluşmasına katkıda bulunması da çözüm sürecini hızlandıracak etmenlerden biri olacaktır.

Kalıcı engellilik bir yana, kısa süreli hafif engellilik durumunda dahi uygun yapılı çevre oluşturulmadığında, konutunda bile yaşamakta zorlanan engelliler, erişim zorlukları nedeniyle temel kamusal hizmetler olan sağlık, eğitim, rehabilitasyon hizmetlerinden yeterince yararlanamamakta, sportif ve kültürel etkinliklere katılamamakta, park ve bahçelerde vakit geçiremeyerek süregiden toplum hayatından kopuk biçimde yaşamlarını sürdürmek zorunda kalmaktadır.

Bu durumun aşılması süreci elbette öncelikle toplumsal bazda, engelli insanların toplumun “ayrı” bir kesimi olmaktan çok “bütünleşmiş” bir parçası olduğunun kabul edilmesi ve kentsel yaşama katılım anlamındaki gereksinmelerinin “engelli” olmaktan çok, duyarlıklı “insan gereksinmeleri” biçiminde ele alınmasını, tasarımın insanların tümünü kapsayan “bütünleştirici”, “ayrısız” bir işleyiş anlayışı olmasını getirmektedir (Koç, 2001, s. 52).

Söz konusu anlayışı geliştirebilecek kuramsal ve kılışal çalışmalar, özellikle yerel koşullarda, sınırlı da olsa üretilmektedir. Çalışmamız için öncül olabileceklerden bazılarında hızlı bir bakış atılmasında yarar olduğu düşünülmektedir. Bu çerçevede şehir ve bölge planlama alanında yapılan çalışmalardan biri olan ‘engelli insanlar için kentsel tasarım’ (Gökçen, 1999) engelli bireylerin ihtiyaçları doğrultusunda dış mekânların tasarım standartlarının ve ölçülerinin belirlenmesi, seçilen alanların bu standartlara göre tekrar tasarımını içermektedir.

Erkesim’in 1999 yılında yaptığı ‘özürlüye uygun açık alan tasarımı ve kullanımlarının değerlendirilmesi’ adlı çalışmada, İstanbul’da engelli hareketine yönelik tasarımların araştırılması, dünya ve çalışma alanı bazında örneklerin ve uygulanabilirliklerin değerlendirilmesi, buna bağlı olarak yapılan anketlerle engelli ihtiyaçlarına yönelik çözüm önerilerinin ortaya konulması şeklindedir.

Yavaş (2002) tarafından yapılan ‘özürlülerin kentsel mekânda hareketliliği’ adlı çalışmada amaç, engelli bireylerle yapılan anketler sonucu özürlü kişilerin kentsel mekânda karşılaşılan engellerin saptanması ve kullanıma uygun tasarımların araştırılması, yurt dışı örneklerin ortaya konulması ve sonuçların değerlendirilmesi şeklindedir. Toplam yüz kişiye uygulanan anketler, bedensel ve görme engellilerle sınırlandırılmıştır.

Bir diğer örnek ise ‘kentsel yaya mekanlarındaki tüm kullanıcılar için karardestekli bir tasarım modeli önerisi olan “Ankara kent merkezi örnekleme” (Polat, 2002) adlı çalışmadır. Bu çalışmada engelli bireylerin mekânsal erişebilirliğine dair gereksinimlerinin saptanmasına yönelik bir yöntem geliştirilmiştir.

Peyzaj mimarlığı alanında Karaelmas (1998) tarafından yapılan Başbakanlık Sosyal Hizmetler ve Çocuk Esirgeme Kurumu Saray Rehabilitasyon Merkezi dış mekân planlaması' adlı çalışmada belirtilen alanlarda yapılacak planlama çalışmaları ile yaratılan/geliştirilecek/yaratılacak aktivite alanlarıyla çocukların bedensel, zihinsel ve sosyal yönden gelişmesinin sağlanmasına yönelik değerlendirmeler ortaya konulmuştur.

Bir diğer araştırma ise 'peyzaj düzenlemelerinde özürülülerin kullanımları ile ilgili sorunların saptanması' (Bekiroğlu, 2002) adlı çalışmadır. Çizimlerle desteklenerek aktarılmaya çalışılan kentsel dış mekanlarda engellilerin kullanımına yönelik çözüm önerileri ile birlikte, seçilen alanda sahil bandını kullanan ve yaşayan engelli bireylerin, demografik yapılarının, gereksinimlerinin ve karşılaştıkları sorunlarının belirlenmesi amacıyla anket çalışması yapılarak sonuçlar değerlendirilmiştir.

Yıldız (2003) tarafından ortaya konulan 'engelliler için dış mekân tasarım özellikleri' adlı çalışmada ise, engellilerin gereksinimleri doğrultusunda kentsel alanlar ele alınarak tasarım standartları belirlenmiş ve değişik engelli gruplarının bu alanları kullanımları için ortak tasarım çözümleri önerilmiştir.

Engellilere yönelik standartların kente yansımaya yönelik olarak yapılan 'engellilere yönelik İzmir ili Bornova ilçesi örneğinde kentsel yeşil alan standartlarının irdelenmesi' (Keskin, 2011) adlı çalışma, seçilen alanda bulunan yeşil alanlardaki fiziksel düzenlemelerin, anket çalışmaları ışığında sonuçlarının değerlendirilmesi ve önerilerin sunulması şeklindedir.

Erişebilirlik konusunda yapılan çalışmalardan biri olan 'Ankara Dikmen Vadisi Parkı, Göksu Parkı ve Can Yücel Parkı örneklerinde parkların erişebilirlik açısından irdelenmesi' (Gündoğdu, 2019) kapsamında, çalışma alanında farklı özelliklerde seçilen üç parkın; fiziki mekâna ulaşma, mekânı kullanma ve mekândan ayrılma konularında, erişebilirlik ve donatı elemanları açısından sınırlılıkları, yerinde yapılan gözlemler ile yasa ve yönetmelikler çerçevesinde irdelenmiştir. Elde edilen veriler ışığında parklarda engellilerin rahat hareket edebilmelerine yönelik öneriler getirilmiştir.

Bu araştırmanın amacı da yukarıda dile getirilen anlayış ve çalışmalar paralelinde, engelli bireylerin kamusal açık mekanlarda karşılaştıkları erişilebilirlik sorunlarının, Ankara İli, Çankaya İlçesinde yoğun kamusal

mekan kullanımına sahip üç örnek mahallede ele alınarak, ilgili mevzuat ve uluslararası düzenlemelere referanslarla, gerek niteliksel gerek niceliksel olarak değerlendirilmesidir.

## 2. Çalışmanın Sorun Alanı ve Değerlendirme Yöntemi

Çalışmada inceleme alanı olarak, Türkiye'nin en büyük ikinci nüfusa sahip ili olan Ankara (TÜİK, 2020) ve ilde en büyük nüfusa sahip olan Çankaya ilçesi seçilmiştir (URL 1). Ankara'nın kalbi konumunda bulunan Çankaya ilçesi, nüfus ve sosyo-ekonomik yapı açısından belki de Ankara'nın en zorlu ilçesi durumundadır. Gündüz nüfusu gece nüfusunun iki katının üzerine çıkan, merkezî iş alanlarını bünyesinde barındıran, Ankara'nın iş ve istihdam merkezi konumundaki Çankaya ilçesi bu zorlu durumu derinden yaşamaktadır. Yerleşik nüfusun gelir ve eğitimi yüksek olsa da giderek yaşlanan bir portre çizerken, sunulan hizmetleri nüfusun bu özelliklerini dikkate alarak verebilmek ama aynı zamanda da gündüz vakti Ankara'nın çeşitli ilçelerinden gelenlerin de ihtiyaçlarını karşılayabilmek büyük önem taşımaktadır (Şahin, 2019). Burada dile getirilen ve engelli olmamakla birlikte, dezavantajlı grupların içinde yer alan yaşlı nüfusun Çankaya ilçesinde görece fazla olması dahi fiziksel mekânın erişilebilirlik açısından analizini gerekli kılan etkenlerden birisidir.

Çankaya ilçesinde ise Aydınlar, Emek ve Kızılay mahalleleri incelenmiştir. Seçilen üç mahallenin ortak özelliği, başta Kızılay olmak üzere, sağlık, eğitim, ulaşım gibi başlıca temel ihtiyaçların karşılanabilme olanaklarının yüksekliğidir. Emek Mahallesi Ankara Şehirlerarası Otobüs Terminali (A.Ş.T.İ.) gibi önemli bir ulaşım düğümü ile birlikte Bahçelievler mevkiıyla sosyo-kültürel aktivitelerin bütünleştiği bir merkez niteliğindedir. Aydınlar Mahallesi'nde sağlık, ticaret, konut alanlarının Dikmen bölgesinde bir arada bulunmaktadır. Kızılay Mahallesi ulaşım, sağlık, ticaret, eğitim gibi çok temel ihtiyaçları aynı anda karşılayan bir merkezdir.

Söz konusu mahalleler içerisinde konut alanları, ticari birimler, ulaşım noktaları, sağlık hizmetleri gibi başlıca yaşamsal faaliyetlerin yoğun olarak gerçekleştiği mekanlar ve güzergahlar saptanmıştır. Buralarda önemli noktalar işaretlenmiş, güzergâhlar üzerinde erişilebilirliğe yönelik değerlendirmeler gerek görsel materyaller, gerek yüz yüze görüşmeler yardımıyla gerçekleştirilmiştir. Güzergâh başlangıç ve bitiş noktası olarak önemli yerler



seçilerek, güzergâhların mesafeleri, güzergâh boyunca erişilen diğer yerler, değerlendirme unsurları olarak belirlenmiştir.

Verilerin analiz edilmesi aşamasında, konum bilgisi alan mobil cihazlar, konum üzerindeki görsellerin dijital ortamlara aktarımı, engelli kullanıma uygunluk durumlarının (olumlu- olumsuz) haritalar üzerinde işaretlenmesi, değerlendirme ölçütleri, ölçütlerin puanlanması gibi değerlendirme yöntemleri elde edilen yazılı-görsel materyallerle güçlendirilmiştir. Mahalleler bazında tüm analizler, bölge ve alan ölçeğinden bina ölçeğine kapsayıcı bir yaklaşımla ele alınmıştır. Görsellerin ve görüşmelerin tamamı 2016 ve 2019 yıllarına aittir.

### 3. Çalışmanın Olanak ve Sınırları

Çalışmanın başında dile getirilen dezavantajlı grupların içinde yer alan engelliler bile kendi başına çok büyük bir sayıya sahiptirler. Ayrıca zihinsel engelli veya öğrenme güçlüğü olan bireyler gibi kimi engelli gruplarının fiziksel aktiviteleri ve mekân içerisindeki düzenlemelere ne şekilde yanıt vereceği konularının, kişinin bilişsel süreçlerine ve davranışlarına dayalı olarak psikolojik ve ruhsal boyutlarda analiz edilmesi, incelenmesi ve değerlendirilmesi gerekmektedir. Ancak mekân organizasyonu alanının bilgi evreni dışında yer alan bu değerlendirme çalışmaya dahil edilmemiştir. Bu çerçevede, fiziksel mekân önde tutularak, kentsel alanları kullanma aşamasında özel bilgilendirme süreçlerine yanıt verebilecek ve destek eğitim hizmetlerine ihtiyaç duymadan mekânı kullanabilecek görme engelliler ve bedensel engelliler çalışmada ön planda tutulmuştur.

Çalışmada öne çıkan “Kentsel kamusal açık mekânlar” ifadesi, farklı alanları bir arada değerlendirme aşamasında açıklanması gereken bir tanımlar bütünüdür. Öyle ki, kentsel alan, kamusal alan, kentsel mekân ve kamusal mekân farklı tanımlamalar içermektedir. Konuyu bu noktada biraz açmakta yarar görülmektedir.

Kaplan ve Öztürk'e göre (2004) kentsel kamu mekânı denildiğinde anlaşılan “kentsel açık mekân” aslında kamu mekânının bir türünü tanımlayabilmektedir. Jackson'a göre ise (1987) kamusal bölgeler temel sosyal kuralları izleyen herkesin geçici kullanımına açık bölgeler olarak tanımlanırken, kamusal mekânlar ise herkese ait olan mekânlar olarak tanımlanmıştır. Kamusal bölgeye ait

mekânlar olarak düşünülebilen kamusal mekânlar “tüm yurttaşların kullanım ve beğenisine açık yer veya mekân” olarak tanımlanmaktadır.

Kentsel kamusal açık mekânların tanımlanmasına yönelik olarak ise, kamusal mekânın açıklığına binaen Lynch (1990) açık alanları: “Spor ya da oyun alanı ya da halk için toplanma alanı olarak kullanılmalıdır, ayrıca giriş ve kullanımı sınırsız olmalı, engelsiz ulaşılabilir, korunmasız, samimi, serbest olmalıdır ve açık alanların tüm bu tanımlarla birlikte o bölgedeki insanlar arasında kendiliğinden gelişen hareketleri barındırmalıdır. Bu alanlar; halka açık yeşil alanlar, parklar, meydanlar, plazalar vs. olabilir” şeklinde tanımlanmaktadır.

Yapılan bu çalışma engellinin bir noktadan, belirlenen diğer bir noktaya geçişindeki tüm bu alanları kapsamaktadır. Örneğin; sağlık biriminden parka gitmekte olan bir birey, kamusal mekândan kentsel açık alana erişimini kentsel alanlar üzerinden gerçekleştirmektedir. Çalışmanın değerlendirme bölümünde seçilen noktalar ve bu noktalar arasındaki tüm alanlar, “engelliler tarafından kullanım” ve “erişilebilirlik” temelinde bütüncül olarak ele alınmaya çalışılmıştır.

Çalışmadayeralan “erişime uygunluk durumu” değerlendirme görsellerinde, çalışma bütününde dikkate alınan engellilerle ilgili olan uluslararası standartların (TS 9111, TS 12576 vd.) dışına çıkılmaması hedeflenerek, “engelliler tarafından kullanım” ve belirlenen alanlardaki erişilebilirlik konusunun ön planda tutulması yönünde, detaylı çizimlere (genişlik, yükseklik, uzaklık vb. ölçüler) yer verilmemiştir. Uygunluk durumlarına yönelik işaretlemeler (uygun/uygun değil), engellilere yönelik standart ve ilkelerin mekâna yansımalarının erişilebilirlik, algılanabilirlik, güvenilirlik, süreklilik, esneklik gibi ölçütlere göre yapılan değerlendirmelerinin, görseller aracılığıyla aktarımıyla gerçekleşmiştir.

## ENGELLİLİK KAVRAMI, ENGELLİLİK TÜRLERİ, DÜNYA, TÜRKİYE VE ANKARA BAZINDA İSTATİSTİKLER

### 1. Engelli ve engellilik nedir

Toplumda önemli bir oranda olmalarına karşın, çalışmamızın ana zemini olan kentsel mekanlarda özellikle fiziksel koşullar nedeniyle görünür olamayan bir grup olarak ele alınan engelliler, kendine yeterlilik durumlarındaki sorunlar nedeniyle toplumsal yaşantının pek çok alanında da maalesef görünür değillerdir.

“Türkiye’de Engelli Gerçeği” adlı çalışmada Öztürk (2011) engelliliği, “doğuştan veya sonradan herhangi bir nedenle bedensel, zihinsel, ruhsal, duyuşsal ve sosyal yeteneklerini çeşitli derecelerde kaybetmesi nedeniyle toplumsal yaşama uyum sağlama ve günlük ihtiyaçlarını karşılamada güçlükleri olan ve korunma, bakım, rehabilitasyon, danışmanlık ve destek hizmetlerine ihtiyaç duyan kişi” olarak tanımlamıştır. Engelliliğin tanımında bazı sosyal faktörlerin dikkate alınması gerektiğine vurgu yaparak, bu faktörleri şu şekilde sıralamıştır:

- Bakıma muhtaçlık
- Çalışabilirlik
- Sosyal hayata uyumun sağlanabilmesi
- Ulaşılabilirlik ve erişilebilirlik

Birleşmiş Milletler Genel Kurulu tarafından 1975 yılında kabul edilen Engelli Haklarına Dair Beyanname’de (*Declaration on the Rights of Disabled Persons*) “disabled person” yani engelli: Doğuştan veya sonradan oluşan nedenlerle, bireysel ve/veya sosyal hayattaki gereksinimlerini, fiziksel veya zihinsel bazı yetersizliklerinden ötürü, tamamen veya kısmen yerine getiremeyen herhangi bir kişi anlamına gelmektedir (URL 2, 2020).

Dünya Sağlık Örgütü, engelli veya özürlülük kavramı hakkında aşağıdaki gibi hastalık sonuçlarına dayanan, sağlık yönüne ağırlık veren bir tanımlama ve sınıflama yapmıştır (Koca, 2010):

- Noksanlık (Impairment): “Sağlık bakımından ‘noksanlık’ psikolojik, anatomik veya fiziksel yapı ve fonksiyonlardaki bir noksanlığı veya dengesizliği ifade eder.”

- **Özürlülük (Disability):** “Sağlık alanında ‘sakatlık’ bir noksanlık sonucu meydana gelen ve normal sayılabilecek bir insana oranla bir işi yapabilme yeteneğinin kaybedilmesi ve kısıtlanması durumunu ifade eder.”
- **Maluliyet (Handicap):** “Sağlık alanında ‘maluliyet’ bir noksanlık veya sakatlık sonucunda, belirli bir kişide meydana gelen ve o kişinin yaş, cinsiyet, sosyal ve kültürel durumuna göre normal sayılabilecek faaliyette bulunma yeteneğini önleyen ve sınırlayan dezavantajlı bir durumu ifade eder.”

Engellilerin Sorun ve Beklentileri Araştırması (Türkiye İstatistik Kurumu [TÜİK], 2010) kapsamında ortaya konulan tanımlar ve sınıflamalar içerisinde ise engelli: “Doğuştan veya sonradan herhangi bir hastalık veya kaza sonucu bedensel, zihinsel, ruhsal, duysal, sosyal yetilerini çeşitli derecelerde kaybetmiş, normal yaşamın gereklerine uyamayan kişiler” olarak tanımlanmaktadır.

## 2. Engellilerin Sınıflandırılması ve Engel Türlerine Yönelik Özellikler

Türkiye Cumhuriyeti sınırları dâhilindeki hanelerde yaşayan engellilere yönelik Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü tarafından oluşturulan Ulusal Engelliler Veri Tabanında engelli türleri, aşağıdaki sekiz farklı şekilde sınıflandırılmıştır (TÜİK, 2010):

- I. **Görme Engelli:** Tek veya iki gözünde tam veya kısmi görme kaybı veya bozukluğu olan kişilerdir. Görme kaybı ile birlikte göz protezi kullananlar, renk körlüğü, gece körlüğü (tavuk karası) olanlar da bu gruba girmektedir.
- II. **İşitme Engelli:** Tek veya iki kulağında tam veya kısmi işitme kaybı olan kişilerdir. İşitme cihazı kullananlar da bu gruba girmektedir.
- III. **Dil ve Konuşma Engelli:** Herhangi bir nedenle konuşamayan veya konuşmanın hızında, akıcılığında, ifadesinde, sesinde bozukluk olan kişilerdir. İşittiği halde konuşamayanlar, gırtlığı alınanlar, konuşmak için alet kullananlar, kekemeler, afazi, dil-dudak-damak- çene yapısında bozukluk olanlar bu gruba girmektedir.
- IV. **Ortopedik Engelli:** Kas ve iskelet sisteminde yetersizlik, eksiklik ve fonksiyon kaybı olan kişilerdir. Kol, ayak, bacak, parmak ve omurgalarında kısıklık, eksiklik, fazlalık, yokluk, hareket kısıtlılığı, şekil bozukluğu, kas

güçsüzlüğü, kemik hastalığı olanlar, felçliler, serebral palsi, spastikler ve spina bifida olanlar bu gruba girmektedir.

- V. Zihinsel Engelli: Çeşitli derecelerde zihinsel yetersizliği olan kişilerdir. Zekâ geriliği olanlar (mental retardasyon), Down Sendromu, Fenil ketonüri (zekâ geriliğine yol açmışsa) bu gruba girmektedir.
- VI. Ruhsal ve Duygusal Engelli: Duygu, düşünce ve davranışlardaki normalden farklı örüntüler nedeni ile günlük yaşam aktivitelerine tamamlamada, kişiler arası ilişkilerini devam ettirmede güçlük yaşayan kişilerdir. Depresyon, şizofreni gibi hastalıklar bu gruba girmektedir.
- VII. Süreğen Hastalık: Kişinin çalışma kapasitesi ve fonksiyonlarının engellenmesine neden olan, sürekli bakım ve tedavi gerektiren hastalıklardır (kan hastalıkları, kalp-damar hastalıkları, solunum sistemi hastalıkları, sindirim sistemi hastalıkları, idrar yolları ve üreme yolları hastalıkları, cilt ve deri hastalıkları, kanserler, endokrin ve metabolik hastalıklar, sinir sistemi hastalıkları, HIV)
- VIII. Çoklu Engellilik: Birden fazla engel türüne sahip olan kişilerin oluşturduğu çoklu gruptur.

Nüfus ve Konut Araştırması'nda (TÜİK, 2011) ise engelli nüfus ve engelli nüfus oranları; kadın, erkek ve toplam olmak üzere aşağıdaki altı farklı türde gruplandırılmıştır:

- I. Görmede zorluk yaşayanlar
- II. Duymada zorluk yaşayanlar
- III. Konuşmada zorluk yaşayanlar
- IV. Yürümede, merdiven çıkmada veya inmede zorluk yaşayanlar
- V. Bir şeyler taşımada veya tutmada zorluk yaşayanlar
- VI. Yaştlarına göre öğrenmede, basit dört işlem yapmada, hatırlamada veya dikkatini toplamada zorluk yaşayanlar

Engelli çeşitliliğine ve engel gruplarına yönelik detaylı bilgiler, Millî Eğitim Bakanlığı, Aile ve Tüketici Hizmetleri (2011) tarafından engelli bireyler üzerine hazırlanan öğrenme materyalinde aşağıdaki sekiz farklı türde gruplandırılmıştır:

- I. Görme engelliler
- II. İşitme engelliler
- III. Ortopedik ve süregen hastalığı olanlar
- IV. Zihinsel engelliler
- V. Dil ve konuşma güçlüğü olanlar
- VI. Öğrenme güçlüğü olanlar
- VII. Üstün zekâlı ve özel yetenekliler
- VIII. Duygusal ve davranış bozukluğu olanlar

Tüm sınıflandırmalarda ortak olan görme, işitme, konuşma, ortopedik ve zihinsel engelli grupların dışında; yürümede, merdiven çıkmada veya inmede zorluk yaşayanlar ve bir şeyler taşımada veya tutmada zorluk yaşayanlar aslında ortopedik engelli grubuna dahil edilebilir tanımlamalardır. Bir diğer örnek olarak; farklı sınıflandırmalar olan öğrenme güçlüğü, duygusal ve davranış bozuklukları gibi teşhisler zihinsel engelliler sınıflandırmasına dahil olabilmektedir.

Engelli türlerinin ortaya konulma amacı, engellinin mekândaki hareketi ve bu bağlamda sahip olduğu engellilik durumlarının öncelikle belirlenmesidir. Ortaya konulan engelli türlerinin incelenmesi neticesinde çalışmanın bu bölümünde genel sınıflandırmalarda ortak ve başlıca engelli türlerine ve detaylarına yer verilmiştir. Bu noktada çalışmanın sınırlarını tekrar dile getirmekte yarar bulunmaktadır: Mekânsal unsurlardan etkilenimlerini görece değerlendirebileceğimiz engelliler görme, işitme ve ortopedik engelli gruplarıyla sınırlı tutulmuştur. Bu grup engelliler günlük yaşantıya bireysel olarak katılabilme kapasitesi diğer engelli grupları dikkate alındığında görece yüksek olan kişiler olarak görülmektedir. Diğer engelli grupları için mekânsal unsurlar yönündeki çalışma farklı yetkinlikler gerektirebilecektir.

### 2.1. Görme Engelliler

Görme engeli; hayatın çeşitli dönemlerinde geçirilen hastalık, kaza vb. sebepler ile veya doğuştan getirilen özellikler ile olabildiği gibi doğum anındaki komplikasyonlar sonucu da olabilmektedir. Görme engelli bireylerin çevrelerini algılamaları ve bilgi toplamaları sağlam kalan duyularına dayalı

olmaktadır. Görme engelli bireyler, dokunma duyularından geniş ölçüde yararlanmaktadır. Bu duyunun kullanılması ise bu bireylere sağlanan uygun özel eğitim yöntemleri ile olmaktadır. Görme engellilerin sınıflandırılması üç farklı şekilde ortaya konulmuştur (Millî Eğitim Bakanlığı [MEB], 2011, s. 35).

- Körler: Bütün düzeltmelere rağmen iki gözle görmesi 1/10'dan aşağı olan, eğitim öğretim çalışmalarında görme gücünden yararlanması mümkün olmayan kişidir.
- Az görenler: Bütün düzeltmelere rağmen iki gözle görmesi 1/10 ile 3/10 arasında olan ve özel birtakım araç ve yöntemler kullanmadan eğitim öğretim çalışmalarında görme gücünden yararlanması mümkün olmayan kişidir.
- Görme yetersizliği olanlar: Tüm düzeltmelere rağmen bireyin görmesindeki bozukluğun eğitim performansını olumsuz yönde etkilemesidir.

## 2.2. İşitme Engelliler

İşitme duyarlılığının kişinin gelişim, uyum, özellikle iletişimdeki görevini yeterince yerine getirememesi durumudur. Bazı insanlarda çeşitli nedenlerle işitme meydana gelmez ve böylesi bireyler “sağır, dilsiz, işitme özürlü veya işitme engelli” olarak adlandırılır. İşitme ve işitme engeli değişik faktörler göz önüne alınarak sınıflandırılmaktadır. Engelin derecesine, oluş zamanına, nedenine, oluş yerine, oluş biçimine ve süreğenliğine göre yapılabilen bu sınıflamalar aşağıdaki şekildedir (MEB, 2011, s. 13):

- İşitme engelinin derecesine göre sınıflandırmada; işitme kaybının tipi ve derecesi, uluslararası standartlara göre minimal, hafif, orta, orta-ileri, ileri ve çok ileri şeklinde sınıflandırılmıştır. Çok ileri derecede işitme kaybı olan ve işitme cihazı kullanması zorunlu olan bireyler “sağır”, hafif ve orta derecede kaybı olan bireyler ise “ağır işiten” bireyler olarak tanımlanmaktadır.
- İşitme engelini oluş zamanına göre sınıflandırmada iki tür işitme kaybı görülür; işitme kaybı birey çocukluk döneminde dili kazanamadan ortaya çıkmışsa dil öncesi işitme kaybı, dili kazandıktan sonra ortaya çıkmışsa dil sonrası işitme kaybından söz edilir.
- İşitme engelini oluş yerine göre sınıflandırmada; beş tür işitme kaybı görülür. Bunlar; iletim tipi, duyuusal-sinirsel tip, karma tip, merkezi tip ve psikolojik işitme kaybıdır.

### 2.3. Ortopedik ve süreğen hastalığı olanlar

Ortopedik engel, doğuştan ya da sonradan ortaya çıkabilen bir durumdur. Bütün düzeltmelere rağmen iskelet, sinir sistemi, kas ve eklemlerindeki özürlerinden dolayı normal eğitim öğretim çalışmalarından yeterince yararlanamayan bireylere “ortopedik engelli bireyler” denilmektedir. Sürekli bakım ve tedavi gerektiren hastalıklar sebebiyle eğitim öğretim çalışmalarından yeterince yararlanamayan bireylere ise “süreğen hastalığı olan bireyler” denilmektedir. Ortopedik yetersizlikten etkilenmiş ve süreğen hastalığı olan bireyler değişik şekillerde sınıflandırılmaktadır. Bu sınıflandırmalar tıbbi ölçütlere göre yapılmaktadır. Sınıflandırmalar yetersizliğe yol açan nedenlere, zedelenmenin olduğu yere ve derecesine göre yapılmaktadır (MEB, 2011, s. 17). Ortopedik yetersizliğin olduğu yere göre bedensel yetersizliklerin sınıflandırılması iki şekilde olmaktadır:

- Merkezi sinir sisteminin zedelenmesi sonucu ortaya çıkan ortopedik yetersizlikler ve süreğen hastalıklar: beyin inmesi, bel çatlağı inmesi, çocuk felci, konvülsiyon bozuklukları
- Kas ve iskelet sisteminin zedelenmesi sonucunda ortaya çıkan ortopedik yetersizlikler ve diğer süreğen hastalıklar: kalça çıkığı, amputasyon, süreğen hastalıklar (kanser, tüberküloz, şeker ve romatizma hastalıkları)

## 3. Dünya, Türkiye ve Ankara Bazında Engelli İstatistikleri

### 3.1. Dünya ve Türkiye Bazında Engelli İstatistikleri

Dünya çapında şimdiye dek ortaya konulmuş en kapsamlı çalışmalardan biri olan Dünya Sağlık Örgütü ve Dünya Bankası tarafından ortaklaşa hazırlanan ilk Dünya Engellilik Raporu (World Report on Disability [WRD]), bugün dünyada bir milyardan fazla engellinin yaşadığını göstermektedir (WRD, 2011). Bu önemli raporda dünya nüfusunun yaklaşık %15'inin engelli bireylerden oluştuğuna dikkat çekilmektedir. Bunlar arasında 110 milyon bireyin çok ciddi engele sahip olduğu ve fonksiyon görmede önemli ölçüde güçlük çektikleri bildirilmekte ve yeti yitimi olan bireylerin sağlık, eğitim, istihdam, ulaşım ve bilişim gibi hizmetlere ulaşımında büyük güçlüklerle karşı karşıya kalmakta oldukları vurgulanmaktadır (Oral ve diğerleri., 2012). Yeti yitimi olarak dile gelen kavram, yetersizlik, yetenek bozukluğu, fonksiyonel



engellilik, ICF ve ICIDH-10 kodlama sistemlerinde geçen “Disability” kavramıdır (Sosyal Hizmet Terimleri, 2010).

Ülkemizde ise engellilere yönelik kapsamlı ilk araştırma, “Türkiye Engelliler Araştırması” (TÜİK, 2002) adı altında yapılmıştır. Araştırmada engel türleri, okuryazarlık, işgücü, medeni durum gibi konulara göre sayı ve oranlar ortaya konulmuştur. Çalışmanın gerçekleştirildiği tarihlerde Türkiye’deki engelli bireylerin sayısı 8.431.937’dir ve engelliler Türkiye’deki nüfusun yaklaşık %12’sini oluşturmaktadır.

Türkiye Engelliler Araştırması’na paralel nitelikte 2010 yılında Engellilerin Sorun ve Beklentileri Araştırması (TÜİK, 2010) kapsamında Türkiye Cumhuriyeti sınırları dâhilindeki tüm yerleşim yerlerinde yapılan hane anketleri ile engellilere yönelik sayısal veriler ve yaşamsal beklentilere/sorunlara yönelik istatistikî bilgiler toplanmıştır.

Engellilerin sorun ve beklentileri araştırmasının devamında, idari kayıtlara dayalı geniş kapsamlı bir örnekleme araştırması olarak planlanan Nüfus ve Konut Araştırması, Avrupa Birliği’ne üye ülkelerle uyumlu bir şekilde 2011 yılında gerçekleştirmiştir. Türkiye İstatistik Kurumu tarafından yapılan bu araştırma sonuçlarına göre, Türkiye’de görme, duyma, konuşma, yürüme, merdiven çıkma veya inme, bir şey taşıma veya tutma, yaşlılarına göre öğrenme, basit dört işlem yapma, hatırlama veya dikkatini toplama fonksiyonlarından en az birinde çok zorlandığını veya hiç yapamadığını belirten kişi sayısı 4.867.000’dir. Bir başka deyişle, 2011 yılında toplam nüfusun %6,9’unun en az bir engeli bulunmaktadır (Hacettepe Üniversitesi, İhtiyaç analizi raporu, 2017, s. 22).

Araştırma sonuçlarında ortaya çıkan oranların 2002-2011 yılları arasındaki değişimine bakıldığında, engelli nüfusun neredeyse yarıya indiği ve oranların da %12 seviyesinden yaklaşık %7’lere gerilediği görülmektedir. Yıllara bağlı olarak engelli nüfus oranlarında görülen azalmanın, bireyin karşılaştığı engellerle doğru orantılı olduğu veya çalışmalar kapsamında engellilere yönelik farklı sınıflamaların ve soru yöntemlerinin ortaya çıkardığı sonuçlardan kaynaklandığı düşünülebilir. Öte yandan sorulara verilen cevaplara bağlı olarak, engele sebep olan ve engellilik durumuna yol açan fiziksel ve mekânsal olumsuz etkenlerin azaldığı da öne sürülebilir.

Geçen yüzyılın ortalarından günümüze yaşanan tüm gelişmelere bağlı olarak, 2013 yılında doğuştan beklenen ortalama insan ömrü AB ülkelerinde 80,3 Türkiye’de 76,3’tür (TÜİK, 2013). Hastalıklara bağlı olarak genç yaşta ölüm oranının düşmesine karşın hayatta kalanların engelli olma olasılığında bir artış söz konusu olmuştur. İlerleyen yaş ortalamasına bağlı olarak Alzheimer, Parkinson gibi hastalıkların görülme sıklığı da artmıştır. Bu durum ileri yaştaki insanların da engelli ve benzeri koşullarda yaşamak zorunda kalmalarına neden olmaktadır (Yılmaz ve Diktaş, 2018, s. 143).

### 3.2. Ankara İli Bazında Engelli İstatistikleri

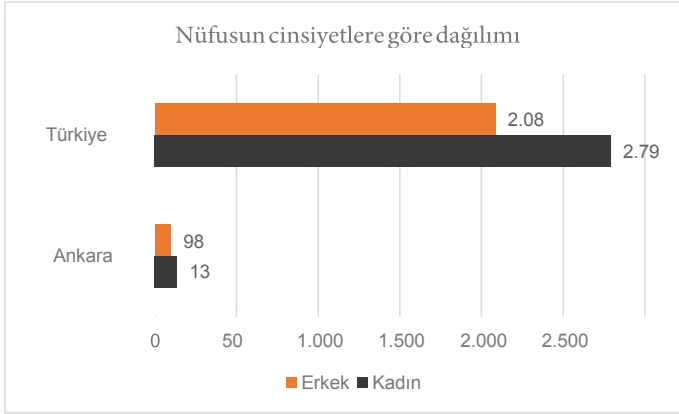
Nüfus ve konut araştırması (TÜİK, 2011) Türkiye-Ankara nüfus sayımları ve en az bir engeli olan nüfusuna yönelik veriler sınıflamalar dâhilinde tabloda verilmiştir (Tablo 1).

**Tablo 1.** Türkiye-Ankara nüfus sayımları ve en az bir engeli olan nüfus (TÜİK, 2011)

Bölgeler	Nüfus		En az bir engeli olan nüfus (+3 yaş) (1000 kişi)		
	Toplam	3 yaş ve üzeri	Toplam	Kadın	Erkek
<b>Türkiye toplamı</b>	74.526	70.841	4.877	2.792	2.085
<b>Ankara ili</b>	4.868	4.660	233	135	98
<b>Ankara ilinin Türkiye toplamına oranı (%)</b>	<b>6,5</b>	<b>6,6</b>	<b>4,8</b>	<b>4,8</b>	<b>4,7</b>

Tablo verilerine bakıldığında, 2011 yılı verilerine göre Ankaradaki engelli nüfusu Türkiye’deki toplam engelli nüfusunun %4,8’ini teşkil etmektedir. Kadın ve erkek sınıflamalarına yönelik oranlar ise toplam engelli nüfusuyla neredeyse aynı düzeydedir.

Söz konusu veriler Şekil 1’de grafik olarak da verilmektedir.



**Şekil 1.** Türkiye ve Ankara genel ve engelli nüfus sayılarının cinsiyetlere göre dağılım grafiği. (Şekil bir önceki tabloda derlenen TÜİK, 2011 verisi kullanılarak üretilmiştir)

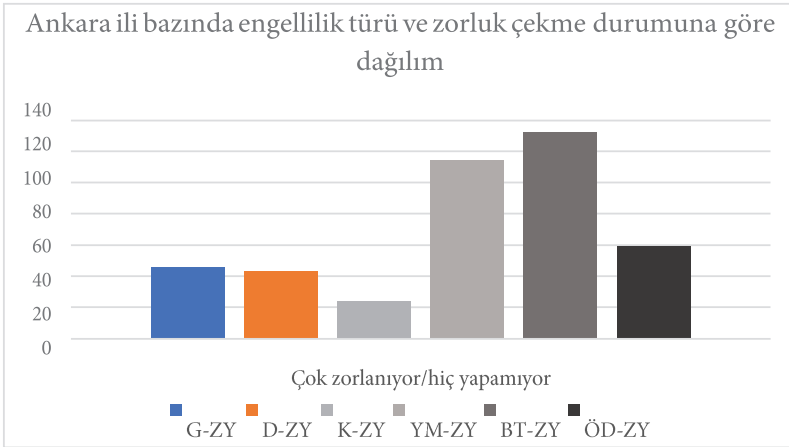
Ankara il bazında engellilik türü ve zorluk çekme durumuna göre nüfus verileri derlenerek tabloda verilmiştir (Tablo 2).

**Tablo 2.** Ankara il bazında engellilik türü ve zorluk çekme durumuna göre nüfus (TÜİK, 2011). Kısaltmalar: G-ZY: Görmede zorluk yaşayanlar; D-ZY: Duymada zorluk yaşayanlar; K-ZY: Konuşmada zorluk yaşayanlar; YM-ZY: Yürümede, merdiven çıkmada veya inmede zorluk yaşayanlar; BT-ZY: Bir şeyler taşımada veya tutmada zorluk yaşayanlar; ÖD-ZY: Yaşıtlarına göre öğrenmede, basit dört işlem yapmada, hatırlamada veya dikkatini toplamada zorluk yaşayanlar.

3 ve daha yukarı yaştaki nüfus (1000 kişi)						
Engel türleri ve zorluk çekme durumu	G-ZY	D-ZY	K-ZY	YM-ZY	BT-ZY	ÖD-ZY
Zorluk çekmiyor	4.476	4.660	4.571	4.272	4.272	4.478
Biraz zorlanıyor	345	164	63	272	255	121
Çok zorlanıyor/hiç yapamıyor	46	43	24	114	132	59
Bilinmeyen	1	1	2	2	2	2

Tablodaki değerlere bakıldığında, Ankara'daki bireylerin fiziksel eylemlerini yapmakta çok zorlandığı veya eylemi gerçekleştirmediği başlıca engelli grupları yürümede, merdiven çıkmada veya inmede zorluk yaşayanlar ile bir şeyler taşımada veya tutmada zorluk yaşayanlardır. Aynı zamanda diğer

engelli türlerine kıyasla görmede zorluk yaşayanlarının biraz zorlandıklarını ifade ettikleri ve konuşmada çok zorluk yaşayanların nüfusunun diğer sınıflamalara oranla az olduğu görülmektedir. Eylemi gerçekleştirmede çok zorlanan veya hiç gerçekleştiremeyen engelli sınıflamalarına yönelik dağılım grafiği verilmiştir (Şekil 2).



**Şekil 2.** Ankara ili bazında engellilik türü ve zorluk çekme durumuna göre dağılım grafiği.

Şekil bir önceki tabloda derlenen TÜİK, 2011 verisi kullanılarak üretilmiştir.

Çalışmanın bu bölümünde ortaya konulan farklı sınıflamalar, araştırmalarda bireylere yöneltilen soruların kapsamı, açık uçlu değerlendirmelerin olmaması ve belirlenen sınıflamalar çerçevesinde sonuçların üretilmiş olması gibi nedenlerle uluslararası boyutta yapılan diğer çalışmalar da dâhil olmak üzere, sonuçların değişkenlik göstermesi normal değerlendirilebilir. Bu ifadeyi güçlendirici nitelikte, Sosyal Hizmet Uzmanı E. B. Yıldız ile yüz yüze görüşme esnasında edinilen bilgilere dayanılarak, engelli istatistiklerine yönelik sürekli bir değişikliğin olmasına açıklık getirilmiştir (kişisel iletişim, 26 Temmuz 2019). Başka bir deyişle, araştırmadaki istatistikler; doğum ve ölümler, ikamet değişiklikleri, sonradan geçirilen kazalar, alınan engelli raporları, geçici engellilik gibi sebeplerle istatistikler yıllara veya sınıflamalara bağlı olarak nüfusun artmasıyla veya başka herhangi bir değişkenle doğrudan ilişkili değildir.

### 3.3. Çankaya İlçesi Bazında Engelli İstatistikleri

Çankaya Belediyesi'nde, Engelli Hizmetleri Birimi, Sosyal Hizmet Uzmanı E. B. Yıldız ile (26 Temmuz 2019) engelli istatistikleri, engellilerin görüş, öneri ve taleplerinin tespiti, fiziksel düzenlemelere yönelik plan, proje veya herhangi bir görsel verinin bulunup bulunmadığı konusunda görüşmelerde bulunulmuştur.

Yapılan görüşmelerde, Çankaya bölgesindeki engelli türleri, engelli sayıları, yaşları, meslekleri ve talepleri doğrultusunda sayısal verilere de ulaşılmıştır. Ulaşılan veriler yalnızca başvuru yapan engellilerle kısıtlı olup, engelli sayısının net olarak verilemediği ve nüfusa yönelik herhangi bir çalışma yürütülmediği bilgisi alınmıştır. Edinilen en güncel veri bağlamında 2016 yılına ait bilgiler tablolar halinde derlenmiştir (Tablo 3).

**Tablo 3.** Çankaya Belediyesi'ne kayıtlı ilçe bazında engelli nüfusu (Çankaya Belediyesi, Engelli Hizmetleri Birimi, 2016)

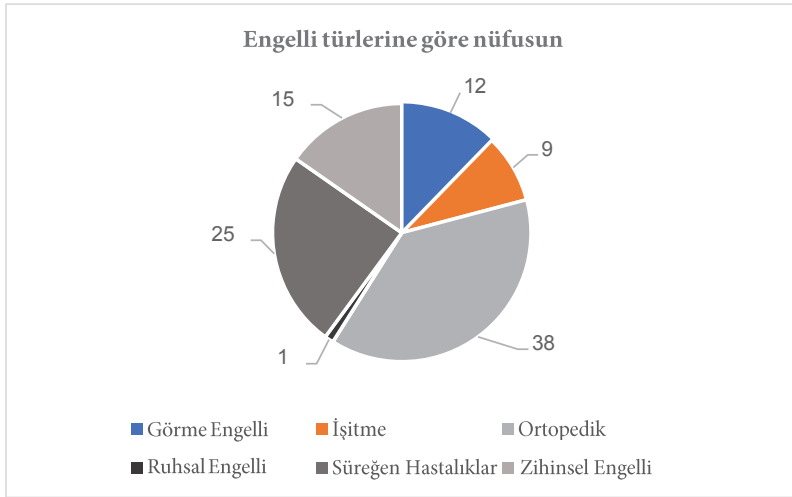
İlçe	Toplam Nüfus
Çankaya	268
Diğer	226
Bilgi yok	22
Evsiz veya sokakta kalan	2
<b>Genel Toplam</b>	<b>518</b>

Tablodan anlaşıldığı üzere Çankaya Belediye'sine herhangi bir talep için kayıt yaptıran engelli sayısı 268'dir. Tabloda Diğer (başvurular) olarak görülen değer ise başka ilçelerde ikamet eden engelli sayılarını belirtmektedir. İlçeye kayıtlı engellilerin büyük bir çoğunluğunu ortopedik engelliler oluşturmaktadır (Tablo 4). Engellilere yönelik fiziksel çevrenin düzenlemelerin en fazla önemli olduğu engel gruplarından birinin ortopedik engelliler olması, çalışmanın mekânsal kullanım ve erişebilirliğe yönelik önemini vurgulamaktadır.

**Tablo 4.** Çankaya ilçesine kayıtlı engelli nüfusun engelli türlerine göre dağılımı (Çankaya Belediyesi, Engelli Hizmetleri Birimi, 2016)

Engelli Türleri	Kayıtlı nüfus
Görme Engelli	33
İşitme Engelli	23
Ortopedik Engelli	102
Ruhsal Engelli	3
Süreğen Hastalıklar	66
Zihinsel Engelli	41
Genel Toplam	268

Çankaya Belediyesi'ne kayıtlı engellilerin en yüksek orandan başlanarak sırasıyla; %38'i ortopedik engelli, %25'i süreğen hastalık sahibi, %15'i zihinsel engelli, %12'si görme engelli, %9'u işitme engelli ve %1'i ruhsal engellidir (Şekil 3).



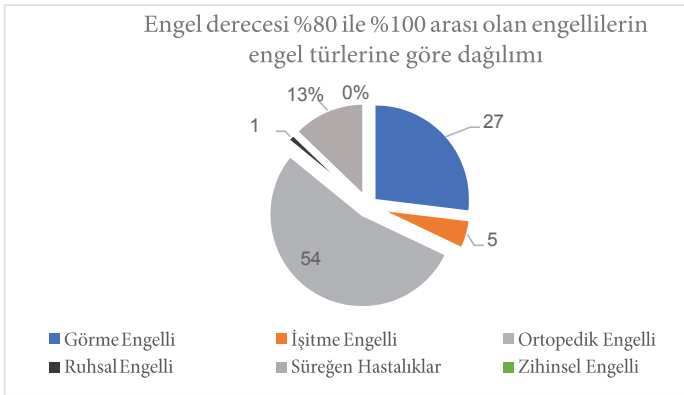
**Şekil 3.** Engelli türlerine göre nüfusun dağılımı grafiği. Şekil, tablo 4'den derlenen Çankaya Belediyesi 2016 verisi kullanılarak üretilmiştir

Engellilik dereceleri edinilen veriler ışığında, engel derecelerine ve türlerine göre belirli gruplamalar halinde tabloda derlenmiştir (Tablo 5).

**Tablo 5.** Engelli türleri ve engel derecelerine göre nüfusun dağılımı (Çankaya Belediyesi, Engelli Hizmetleri Birimi, 2016)

Engel türlerine göre nüfus							
Engel derecesi (%)	Görme Engelli	İşitme Engelli	Ortopedik Engelli	Ruhsal Engelli	Süreğen Hastalıklar	Zihinsel Engelli	Genel Toplam
0,4-1 arası	-	-	-	-	-	31	31
20-59 arası	5	5	31	1	10	-	52
60-79 arası	4	9	18	-	9	-	40
80-100 arası	21	4	42	1	10	-	78
Bilgi yok	1	5	11	-	7	5	29
Diğer	2	-	-	1	30	5	38
<b>Genel Toplam</b>	<b>33</b>	<b>23</b>	<b>102</b>	<b>3</b>	<b>66</b>	<b>41</b>	<b>268</b>

Tablodan anlaşıldığı üzere, kayıtlı engellilerin büyük çoğunluğunun %80 ile %100 arası engel derecesine sahip oldukları görülmektedir. Bu doğrultuda çalışmaya yönelik olarak önemli fiziksel engellere sahip olanların engel türlerine göre dağılım grafiği oluşturulmuştur (Şekil 4). Engel derecesi %80 ile %100 arasında olan engelli bireylerin sırasıyla; %54'ü ortopedik engelli, %27'si görme engelli, %13'ü süreğen hastalığı olan bireyler, %5'i işitme engelli ve %1'i ruhsal engelli olup, zihinsel engellilere yönelik engel derecesi bilgisi bulunmamaktadır.



**Şekil 4.** Engel derecesi ve türlerine göre dağılım grafiği. Şekil Tablo 5'ten derlenen Çankaya Belediyesi, 2016 verisi kullanılarak üretilmiştir.

Çankaya Kaymakamlığı Mahalli İdareler, İdare ve Denetim Şefliği ile yapılan görüşmeler neticesinde Çankaya Belediyesi'nin "ilçede yaşayan engelli sayısının belirlenmesi" hususunda 2016 yılına ait bir meclis kararı olduğu belirtilmekle birlikte, 2016 yılından sonra Belediye'nin ilgili birimlerinden de böyle bir çalışma yapılmadığı bilgisi alınmıştır. Kaymakamlıkta yalnızca şahsen gelip engelli aylığına başvuranların sayısının bulunduğu ifade edilmiştir. Muhtarlıkların ise bu yönde yapmış olduğu bir çalışma olmadığı, varsa dahi verimsiz olduğu ifade edilmiştir. Seçilen üç ayrı mahalle muhtarları ile 2019 yılı Ağustos ayında yapılan görüşmeler ile de engellilere yönelik istatistiksel verinin bulunmadığı veya sağlıklı olduğu bilgisi doğrulanmıştır (kişisel görüşme, 1 Ekim 2019).

Çankaya Belediyesi, Engelli Hizmetleri Birimi, Sosyal Hizmet Uzmanı E. B. Yıldız (kişisel görüşme, 26 Temmuz 2019) ile yapılan görüşmelerde, 2019 veya 2018 yılına ait daha güncel verilere ulaşılmak istenmiş ancak engellilerle ilgili verilerin 2016 yılından sonra yeni veri girişinin yapılmadığı öğrenilmiştir. Taşınan, sonradan engelli olup rapor alan, hayatını kaybeden, kaza vakaları hariç engelli rakamları nedeniyle sürekli olarak değişkenlik görüldüğü, bu nedenle net rakamlar verilemeyeceği ifade edilmiştir. Görüşmede, 2016'dan itibaren Kaymakamlık tarafından yürütülen çalışmalar kapsamında verilerin toplanması, engellilere yönelik verilerin edinilmesindeki güçlükler ve TÜİK verilerinin paylaşılmaması konuları gündeme gelmiştir.

Kaymakamlık ve çalışma kapsamında seçilen üç ayrı mahalle muhtarlarıyla da görüşülmüş ve engelli istatistiklerine yönelik sağlıklı bir verinin bulunmadığı bilgisi alınmıştır. Aydınlar Mahallesi Muhtarlığı tarafından özellikle Merkezî Nüfus İdare Sistemi'ne (MERNİS) geçildikten sonra nüfusa yönelik detaylı bilgilerin muhtarlıklar tarafından toplanmadığı bilgisi edinilmiştir (kişisel görüşme, 29 Temmuz 2019).

Nüfus ve konut araştırması (TÜİK, 2011) sonuçlarına bakıldığında Ankara ilindeki engelli nüfusun toplam Ankara nüfusuna oranı %4,8'dir. Ankara ili, 2016 yılı Çankaya ilçe nüfusu

919.119 iken engelli oranının yaklaşık %5 düzeyinde olduğu varsayıldığında, engelli nüfusun yaklaşık 45.000 olması tahmin edilebilirken, 2016 yılında Çankaya Belediyesi'ne kayıtlı engelli sayısı 268'dir. Dolayısıyla gerekli



bilgiler ve ilgili kurum görüşmeleri neticesinde 2016 yılı sonrası güncel veri bulunamamış ve kesin rakamlar verilememesi sonucu sorun alanına yönelik çalışmadaki bilgiler çerçevesinde değerlendirilmiştir.

#### 4. Kentteki Ortak Kullanım Alanları ve Tasarıma İlişkin Uygulama Esasları

Tüm kullanıcıların günlük ihtiyaçlarını, sosyal ve kültürel aktivitelerini, genel anlamda yaşamsal faaliyetlerini gerçekleştirmek amacıyla, eşit haklara sahip oldukları kentteki ortak alanların öncelikli olarak tanımlanması ve bireylerin kullanımına yönelik olarak düzenlenmesindeki başlıca esasların ortaya konulması önem taşımaktadır. Kentteki ortak kullanım alanları yaygın olarak, kamusal alan, kentsel alan, kentsel mekân, açık alan gibi farklı biçimlerde ifade edilebilmektedir.

Kamusallık tartışmalarının temelinde Kamusal-Özel karşıtlığı yatmaktadır. Bu karşıtlık Antik Yunan düşüncesinde “insanın hayvani doğası (zoe) ile insani doğası (bios) arasında” kurulur. Aristoteles’e göre “Zoe” aile ve ekonomik eylemlerin varlık bulduğu, insanın temel canlılık durumunun devamını sağlama alanıdır. Ekonomi bu dönemde, modern anlamından farklı olarak temel maddi gereksinimlerin karşılanması amacıyla üretim yapılması, değiş tokuş edilmesi gibi daha naif bir anlamda yer almaktadır. “Bios” ise, insanın özgür iradesi ile seçebileceği, insana özgü yaşam biçimidir. İnsan hayatta kalabilmek için aile biçiminde örgütlenirken, topluluk olma iradesini köy, kasaba gibi bir yerleşim olarak gösterir. Antik dönemde bu irade örgütsel ve mekânsal olarak kendini Polis yani Kent Devleti olarak bulur (Özbay Tarhan, 2016).

Özel ve kamusal ayrımı, Antik Yunan’ da bir tarihsel gerçeklik olarak karşımıza çıkar.

Kent devletlerinde “koine” özgür yurttaşların ortak kullandığı polis alanı, tek tek şahıslara ait ev’in (oikos) alanından kesin olarak ayrılmıştır. Koine yani kamusal alan agoralarda, meclis ve mahkemelerde, savaş ve savaş oyunlarında söyleme (lexis) ve ortak eyleme (praxis) dayalı bir yaşantıda gerçekleşir. Özel alan ise ev ekonomisi ve aile üzerindeki hakimiyetle ilişkilidir. Hayatın yeniden üretimi, kölelerin çalışması, kadınların hizmeti, doğum ve ölüm gibi zorunluluk ve geçicilik alemi, özel alanın gölgesinde gizlenir (Habermas, 2003).

Kamusallık ve kamusal alan (Public Sphere) tartışmaları özellikle modern toplum ile modern devletin inşası ve devam ettirilmesi sürecinde daha da öne çıkmıştır. Günümüzdeki anlamını ise özellikle politika felsefesi tartışmalarında bulmuştur. Bu çerçevede az önce refere edilen J. Habermas başta olmak üzere, H. Arendt, R. Geuss, gibi pek çok politika felsefecisi tarafından üretilen özgün çalışmalar Avrupa'da 20. YY ikinci yarısında kendini göstermiştir. Bunların büyük bir kısmı da Türk diline ve politika felsefesi alanında taşınmıştır. Çalışmamızın bundan sonraki bölümünde bu temeller üzerinde Türkiye'de gelişen ve politik anlamında çok sosyo- mekansal olarak gelişen kamusal alan anlayışa yer verilmeye çalışılacaktır. Bunun en temel nedeni yerel sorunların gerek kuramsal gerek kılışsal olarak yerel kaynaklar tarafından sorgulanması ve çözüm üretilmesinin önemsenmesi ve kavrayışın düzeyinin anlaşılmasına çalışılmasıdır.

“Kamu” kelimesi, Türk Dil Kurumu (TDK) Sözlüğü'nde “bir ülkedeki halkın bütünü” olarak tanımlanmaktadır. Toplumu ya da kamuyu nitelendirmek anlamında Cordan ve Çolak (2015) kamusal alanı, “özel alanlar dışında kalan ve herkes tarafından erişilebilir, cadde ve sokaklar, meydanlar, parklar, pazarlar gibi açık ve yarı-açık alanlar ile dini yapılar, üniversite, müze, hastane, okul, havaalanı ve benzeri kamusal yapıların bulunduğu alanlar” ve bir başka deyişle “farklı amaçlar için bir araya gelmiş kişi ya da gruplara hizmet eden fiziksel, sosyal ve kültürel ortak mekânlar” olarak tanımlamışlardır. Burada görüldüğü gibi “alan” tanımlanırken belirli özelliklerdeki “mekân” referansı kullanılmıştır.

Uzun 2006 yılındaki çalışmasında, mekân ve alan kavramlarına ayrı biçimde yer vermenin yanında, kamusal mekânları iç ve dış mekânlar olarak iki gruba ayırmıştır. Dış mekânlara sokak, meydan, pazaryeri, gezi alanları vb. örnek verilirken, bu alanların herkesin süreli kullanımına açık mekânlar olduğu vurgulanmıştır.

Gökgür (2008) ise kamusal alanın, mülkiyet, kullanım ve denetim konusunda farklılıklar gösterdiğini ve bu bağlamda kamusal alanın farklı sınıflarda incelenebileceğini belirtmektedir. Buna göre, kullanım açısından kamusal alan:

- Kamusal olarak kullanılan parklar, caddeler, sokaklar, meydanlar, plajlar vb. alanlar
- Özelleştirilmiş “kamusal alanlar” yani “kamusal” olarak bilinen ortak kullanıma açık restoran, sinema, spor, alışveriş, eğlence merkezi vb. alanlar
- Kamusal olarak tanımlanmamış fakat ortak kullanıma açık kamusal kullanımı olan otoyol, demiryolu, geniş park yapma alanları vb.

### **Mülkiyet Açısından Kamusal Alan:**

Özele ait olup, kamu tarafından kullanılan alanlar: Mülkiyetin, bakımın ve denetimin özele, kullanımın ise kontrollü olarak kamuya ait olduğu alanlar

Mülkiyeti kamuya, kullanımını da normalde kamuya ait olan fakat işletme, kullanım ve bakımı özele ait, kamuya belirli koşullarda açık alanlar şeklinde sınıflandırılmaktadır.

Bütünlük kapsamında vurgulanması gereken diğer nokta, engellilerin ‘özellik’lerini de dikkate alarak yapılan düzenlemelerin birbirinden kopuk biçimde (örneğin, erişimde yalnız bina içi, yalnız kamu toplu taşıma aracı gibi) değil, süreklilik taşıyıcı biçimde ele alınmasının önem taşımasıdır. Düzenlemelerin, konut alanı, eğitim, sağlık gibi sosyal donatı alanları, resmî kurumlar, yeşil alanlar (park, çocuk bahçesi, oyun alanları vs.) gibi farklı arazi kullanım türlerini, bunlar arası bağlantıları hem iç hem de dış mekânları kapsar biçimde mekânda ele alınması gereklidir (Koç, 2001, s. 53).

Açık kamusal mekânların bir başka anlatımını Lynch’in kentin okunabilirliği ve imgesi açısından ortaya koyduğu çalışmalarında bulmak mümkündür. Bunlar, düğüm noktaları (merkez ve alt merkezler), yollar, sınırlar, bölgeler ve vurgu noktaları (referans noktaları) ile açıklanan kentsel mekânda düğüm noktaları, kentte birçok insan etkinliğinin bir arada gerçekleştiği, ticaret, pazarlama, rekreasyon, ulaşım ağlarının merkezlerini barındıran yerler olarak tanımlanmaktadır (Erdönmez ve Akı, 2005, s. 7).

Kamusal alanların mekânsal organizasyonu (Gökgür ve diğer., 2017) adlı çalışmada belirtildiği gibi, kamusal alanlar, toplumun her kesiminin eşit ölçüde kullanım hakkının olduğu ve bu bağlamda planlanması ve tasarlanması gereken alanlardır. Bu alanların kamusal işlevini sürdürebilmesi için bireylerin kullanımına ve erişimine açık olması gerekliliği ile birlikte teşvik

edici alanların düzenlenmesinin disiplinler arası bir iş birliği ile sağlanacağı da çalışmada vurgulananlar arasındadır.

Engelsiz şehir planlaması bilgilendirme raporunda da belirtildiği üzere kent bütününe yönelik planlama ve tasarımdaki temel kurallar kısaca aşağıda maddeler halinde verilen hususlar çerçevesinde ortaya konulmuştur (Koca, 2010);

- Planlamanın engelli bireylerin hareketlerini kısıtlamayacak şekilde yapılması,
- Ortak kullanım alanlarındaki yaşam alanlarına yönelik uygun düzenlemelerin yapılması,
- Ulaşım ağının kolay erişilebilir ve güvenilir hale getirilmesi,
- Yapı içleri ve yapıların bulunduğu açık alanlarda engellilerin kullanılabilirliğinin göz önünde alınarak planlama yapılması,
- İlgili plan ve tasarımlarda ulaşım bağlamında önemli kriterlerin zorunlu hale getirilmesine yönelik yasal düzenlemelerin ortaya konulması,
- Engelsiz çevre oluşturulmasına yönelik olarak engelli ve başta engelli yakınları olmak üzere çevre tasarımlarında katılımların sağlanması veya teşvik edilmesi,
- Yerel yönetimlerin uygulamaları denetlemesi, gerekli tedbirleri alması, yeterli ve gerekli teknik bilgiye sahip olması,
- Engelli standartların uygun düzenlemelerin uygulanması sürecinde ilgili kurum ve kuruluşların paylaşımının ve iş birliğinin sağlanması.

Dünya Engelliler Vakfı, Engelsiz Projelerinden biri olan Engelsiz Şehir Planlaması Projesi kapsamında yararlı olacağı kanaati ile Engelsiz Tasarım Kılavuzu'nun çevirisi yapılmıştır (Koca, C., çev., 2010). Engelsiz şehir planlaması, engelsiz ev ölçeğinden engelsiz dünyaya kadar tasarımı kapsamaktadır. Engelsiz Tasarım Kılavuzu, bina ve tesislere uygun ve güvenli erişimi sağlamak için hazırlanmıştır (D'Agostini ve diğer., ETK, 2010). Kılavuz kapsamında tablodaki temel alanlar ve alt başlıklar üzerinde çalışmalar ortaya konulmuştur (Tablo 6).

**Tablo 6.** Engelsiz tasarım kılavuzu temel alanlar ve alt başlıklar

<b>Engelsiz Tasarım İçin Genel Uygulamalar</b>
Engelsiz koşullar için uygulamalar
İskân şartları
Engelsiz dolaşım
Engelsiz esneklik
İnşaat Alanındaki Gelişmeler
Park alanı
Parka ve parktan erişim
Erişilebilir park alanı için işaretler
Yolcu alma noktaları
Bordürler
Dış yollar ve rampalar
Rampalar
Rampa kenarlarına korumalık
<b>Sirkülasyon</b>
Erişilebilir girişler
Antreler
Koridorlar
Başın üstündeki tehlikeler
Merdivenler, parmaklıklar, tırabzanlar
Asansörler ve yolcu kaldırma tertibatı
<b>Kamusal Tesisler</b>
Stadyum ve tiyatro oturma yerleri
Nitelikler
Bina kontrol cihazları
Umumi tuvaletler
Evrensel tuvaletler
Kamusal yıkanma tesisleri
<b>Yerleşim Alanları Koşulları</b>
Yerleşim alanı projeleri için koşullar
Yerleşim alanı tasarımı
<b>Yangın güvenliği</b>
Daire içi engelsiz dolaşım alanlarının korunması
Yangın uyarı ve alarm sistemi
Işıklılandırma ve alarmların tertibatı
Otel ve moteller
Apartman daireleri ve katlar

Kentsel açık mekânların engelsiz tasarlanması veya mevcutların engelsiz duruma getirilmesi için önlemler alınmasına yönelik olarak Engelsiz Şehir Planlaması Bilgilendirme Raporu'nda (Koca, 2010, s. 15) aşağıda maddeler halinde verilen hususların uygulanması gerektiği düşünülmektedir:

- Tüm kentsel mobilyaların ve mekânlardaki donatıların engellilerin erişime uygun hale getirilmesi ve kullanılabilirliğin sağlanması,
- Rampalarda, kaldırımlarda, geçitlerde vd. erişim alanlarında durak, çöp kutusu, pano, saksı vd. engellerin ortadan kaldırılmasıyla birlikte, diğer bireyler tarafından taşıt park edilmesi, stant kurulması vb. eylemlerin önüne geçilmesi,
- Görme engellilerin gidecekleri noktaya erişebilirliğinin sağlanması amacıyla yönelik kaldırımlar yönlendiricilerin kaplanması veya döşenmesi,
- Zihinsel engellilerin ulaşabilirliğine yönelik olarak işaretlemelerin yönlendirici, algılanabilir, basit ve güvenilir olmasının sağlanması.

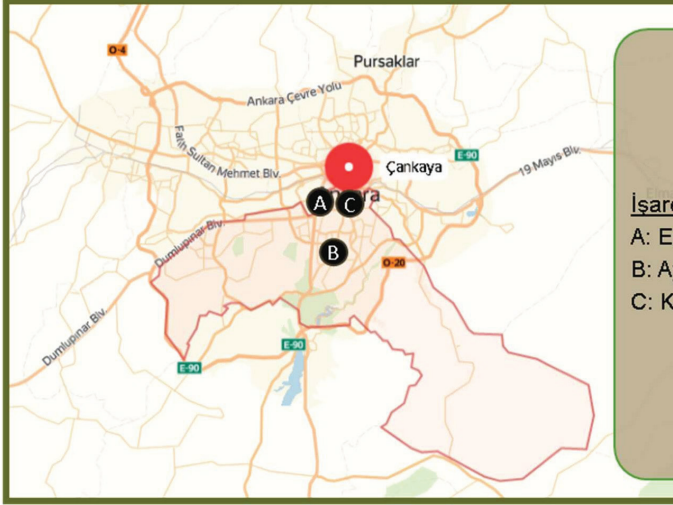
## ENGELLİ KULLANICILARIN ÇANKAYA İLÇESİ EMEK, AYDINLAR VE KIZILAY MAHALLELERİNDEKİ ERİŞEBİLİRLİĞİNE YÖNELİK DEĞERLENDİRME

Çalışmanın bu bölümünde, çalışma bütününde verilen temel ilkeler, standartlar, uygulama esasları, fiziksel çevreden beklentiler ve diğer hususlar göz önünde bulundurularak, seçilen alanlardaki mekânsal düzenlemelerin ne denli mekâna aktarıldığı konusu görsel ve yazılı ifadelerle ortaya konulmaya çalışılmıştır.

### 1. İnceleme Alanı, Seçilen Mahalle ve Güzergâhların Tanımlanması

Yandex Haritalar internet kaynağı üzerinden Ağustos, 2019 tarihinde alınan Çankaya ilçe sınırı ve ilçede çalışma kapsamında değerlendirilmek üzere seçilen mahalleler, harita üzerindeki konumları ile verilmiştir (Şekil 5). Şekillerde, aynı zamanda, seçilen güzergâhlar dâhilinde bulunan önemli alanların genel nitelikleri de yer almaktadır.

### Çankaya İlçe Sınırı ve Seçilen Mahalleler



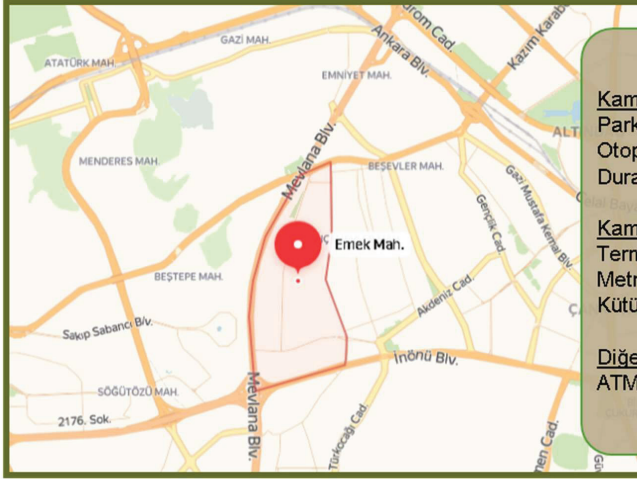
#### İşaretili alanlar:

- A: Emek Mahallesi
- B: Aydınlı Mahallesi
- C: Kızılay Mahallesi

**Şekil 5.** Çankaya ilçe sınırı ve seçilen mahalleler .(A) Emek Mahallesi, (B) Aydınlı Mahallesi, (C) Kızılay Mahallesi

Emek Mahallesi Ankara'nın önemli ulaşım akslarından biri olan Mevlâna Bulvarı (eski adıyla Konya Yolu) üzerinde yer almakta olup, sınıra en yakın önemli mevkilere güneyde Balgat, Söğütözü, doğuda Bahçelievler ve batıda AŞTİ örnek verilebilir. Mahalle sınırı ve seçilen güzergâh boyunca; parklar, otoparklar, duraklar, terminal, metro istasyonu, kütüphane vd. noktalar ele alınmıştır (Şekil 6.a). Ayrıca Şekil 6.bde önemli kamusal birimler uydu fotoğrafında da işaretlenmiştir.

Emek Mahallesi Sınırı ve Çevresindeki Önemli Alanlar



- Kamusal alanlar
- Parklar
- Otoparklar
- Duraklar
- Kamusal mekânlar
- Terminal
- Metro istasyonu
- Kütüphane
- Diğer ortak kullanım birimleri
- ATMler

Şekil 6.a. Emek mahallesi sınırı ve çevresindeki önemli alanlar

Emek Mahallesi Sınırı ve Çevresindeki Önemli Birimler



Şekil 6.b. Emek mahallesinde önemli kamusal mekanlar



Aydınlar Mahallesi Ankara'nın önemli akslarından biri olan Dikmen Caddesi üzerinde yer almaktadır. Dikmen Caddesi; Sokullu, Öveçler, Oran, Keklik Pınarı gibi önemli mevkilerden Kızılay, Ulus, Sıhhiye gibi önemli alanlara doğrudan ulaşılan ana akslardan biridir. Bunun yanı sıra sınıra en yakın önemli mevkilere, kuzeyde Öveçler, batıda Cevizlidere, güneyde Keklik Pınarı ve doğuda Yıldızevler örnek verilebilir. Mahalle sınırı ve seçilen güzergâh boyunca parklar, pazar alanları, otoparklar, duraklar, sağlık birimleri, okullar, eczaneler, ticari birimler, kurs ve eğitim merkezleri, dini tesis vd. noktalar ele alınmıştır (Şekil 7.a). Şekil 7.b'de önemli kamusal alanlar uydu fotoğrafında da işaretlenmiştir.



Şekil 7.a. Aydınlar mahallesi sınırı ve çevresindeki önemli alanlar

## Aydınlar Mahallesi Sınırı ve Çevresindeki Önemli Alanlar

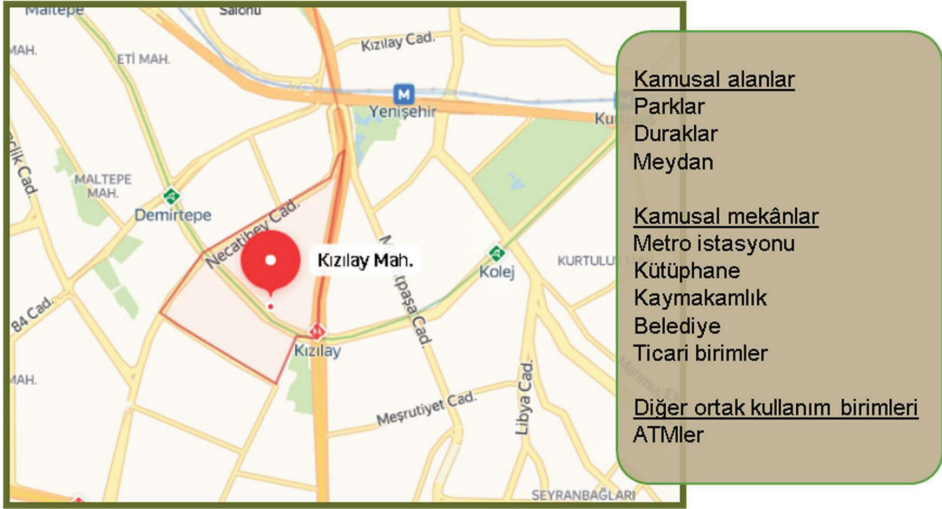


Şekil 7.b. Aydınlar mahallesinde yer alan önemli kamusal alanlar.

Kızılay Mahallesi Ankara'nın en önemli akslarından biri olan Atatürk Bulvarı üzerinde yer almaktadır. Atatürk Bulvarı Ankara'nın güney ve kuzeydeki neredeyse tüm alanlarını şehir merkezine bağlayan önemli bir akstır. Mahalle aynı zamanda Necatibey Caddesi, Milli Müdafaa Caddesi, Kumrular Caddesi ve Gazi Mustafa Kemal Bulvarı güzergâhları üzerinde sınırlanmıştır. Sınıra en yakın önemli mevkilere, kuzeyde Sıhhiye, güneyde Kavaklıdere, doğuda Kurtuluş ve batıda Maltepe örnek verilebilir.

Kızılay Mahallesi sınırı ve seçilen güzergâh boyunca parklar, duraklar, meydan, metro istasyonları, kütüphane, bazı kamu kurumları, ticari birimler ve sağlık birimleri, ele alınmıştır (Şekil 8.a). Takip eden Şekil 8.b'de önemli kamusal birimler uydu fotoğrafında işaretlenmiştir.

### Kızılay Mahallesi Sınırı ve Çevresindeki Önemli Alanlar



Şekil 8.a. Kızılay mahallesi sınırı ve çevresindeki önemli alanlar

### Kızılay Mahallesi Sınırı ve Çevresindeki Önemli Alanlar



Şekil 8. b. Kızılay Mahallesinde yer alan önemli kamusal alanlar

## 2. Güzergâh Seçimi ve Değerlendirme Unsurları

İnceleme alanı seçimi başlığı altında belirtildiği üzere güzergâh seçimleri, inceleme alanındaki önemli iki noktanın güzergâhın başlangıç ve bitiş noktası olarak seçilmesi ve bu noktalar arasında yer alıp, çalışma kapsamında önemli görülen alanların belirlenmesiyle gerçekleştirilmiştir. Örnek vermek gerekirse, Aydınlar Mahallesi'nde, kuzeye ilerlendikçe devlet hastanesinden sonra önemli sayılan bir mekân veya alan tespit edilmediği için güzergâh bitiş noktası olarak hastane seçilmiştir. Bunun yanı sıra üç mahallede de yaklaşık 1,5 km'lik mesafeler seçilmiş, değerlendirme yönünde aynı koşullar sağlanmaya çalışılmıştır.

Güzergâhlarla ilgili vurgulanması gereken bir diğer konu ise değerlendirme unsurlarında ele alınan önemli yerlerdir. Güzergâh boyunca seçilen tüm noktalar tek bir mahalleye bağlı olmayabilmektedirler. Konuya açıklık getirmek gerekirse, Aydınlar Mahallesi sağlık hizmetleri ve diğer temel aktivitelere yanıt veren bir merkez olarak seçilmiş, Dikmen Caddesi boyunca mahalle yakınlarındaki alanlar da güzergâha dahil edilmiştir. Örneğin, Çankaya Toplum Sağlığı merkezi Huzur Mahallesi sınırlarında olmakla birlikte, Aydınlar Mahallesinde seçilen güzergâh bütününde başlangıç noktası olarak alınmıştır.

Emek Mahallesi'nde seçilen güzergâh Ankara'nın en önemli ulaşım merkezlerinden biri olan AŞTİ ve en önemli kütüphanelerinden biri olan Mili Kütüphane arasında belirlenmiştir. Bu iki nokta arasında en kısa ve en güvenilir aks seçilerek 1,6 km boyunca gidiş ve dönüş olmak üzere fiziksel düzenlemeler saptanmıştır (Şekil 9).



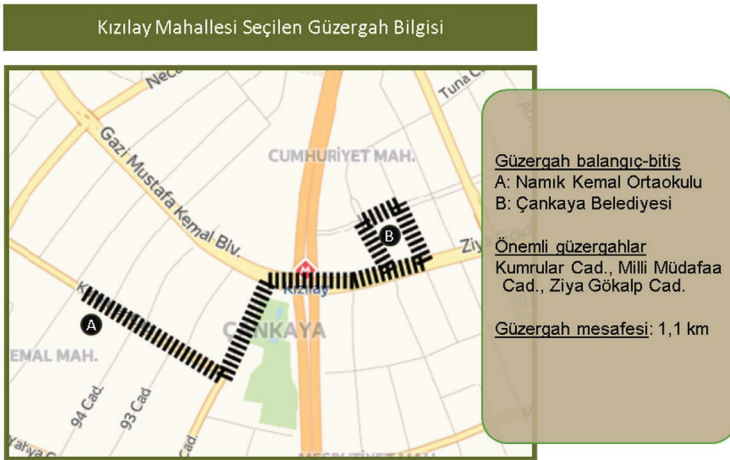
Şekil 9. Emek mahallesi seçilen güzergâh bilgisi

Aydınlar mahallesinde seçilen güzergâhın, Dikmen Caddesi bütününde bakıldığında konut alanlarının, sağlık birimlerinin, ticari birimlerin ve rekreasyon alanlarının en yoğun olduğu aks olduğu alandaki gözlemlerle tespit edilmiştir. Güzergâh seçimi genel açıklamasında belirtildiği gibi, güzergâh başlangıç ve bitiş noktaları Aydınlar Mahallesi ile sınırlı kalmamış, devlet hastanesi konumundan ötürü çalışma merkezi olarak seçilmiştir. Çankaya Toplum Sağlığı Merkezi ile 29 Mayıs Devlet Hastanesi arasında 1,3 km'lik mesafede belirlenen bu güzergâh boyunca gidiş ve dönüş olmak üzere fiziksel düzenlemeler saptanmıştır (Şekil 10).



Şekil 10. Aydınlar mahallesi seçilen güzergâh bilgisi

Kızılay mahallesinde seçilen güzergâh, metro istasyonu, meydan, kamu kurumları, rekreasyonel alanlar ve yoğun ortak kullanımların olduğu çalışma merkezi olarak alınmıştır. Bu güzergâhta eğitim birimi başlangıç noktası olarak seçilmiş, Çankaya Belediyesi ve çevresindeki düzenlemelerin analiziyle birlikte bitiş noktasına ulaşılmıştır. Bu iki nokta arasında toplam 1,1 km'lik mesafede belirlenen güzergâh boyunca gidiş ve dönüş olmak üzere fiziksel düzenlemeler tespit edilmiştir (Şekil 11).



Şekil 11. Kızılay mahallesi seçilen güzergâh bilgisi

### 3. Seçilen Güzergâhların Engelli Kullanımına Yönelik Genel Uygunluk Durumu Tespiti

Seçilen güzergâhlar boyunca tespit edilen fiziksel düzenlemelerin engellilerin kullanımına uygunluk durumları (olumlu/olumsuz) çalışmanın bu bölümünde görsel ifadelerle aktarılmıştır. Uygunluk durumlarına göre yapılan işaretlemeler, “engelli kullanımına uygunluk ve erişilebilirlik analizi” başlığı altında detaylı olarak irdelenmiştir. İşaretlemelerde kırmızı renk düzenlemelerin engelli kullanımına uygun olmadığını, yeşil renk ise uygun olduğu ifade etmektedir. İşaretlemeler “puanlama ölçütleri ve uygunluk sıralamasında” sayısal veriler haline dönüştürülerek, farklı puanlama yöntemleriyle kıyaslanarak ele alınmıştır.

Alt başlıklarda seçilen alanlarda uygunluk durumu tespitlerinin görsel olarak ifade edildiği haritalar oluşturulmuştur. Bu haritalar üzerinde önemli görülen noktalar belirlenerek numaralandırılmıştır. Oluşturulan görsellerin lejant kısımlarında görsel üzerindeki numaraların tanımladığı noktalar belirtilmektedir.

#### 3.1. Emek Mahallesi Güzergâhının Genel Uygunluk Durumu Tespiti

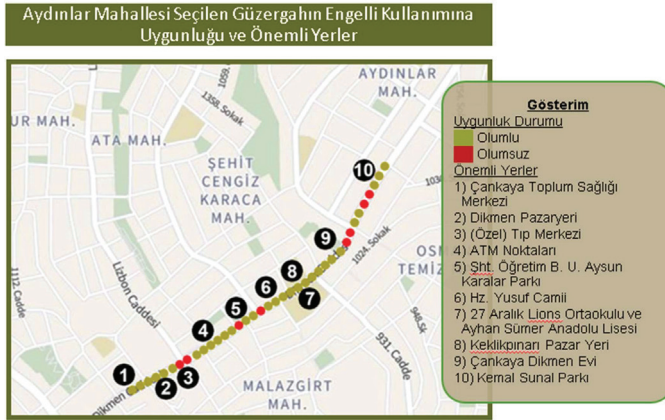
Emek Mahallesi’nde seçilen güzergâh boyunca ele alınan önemli alanlar ve konumsal saptamalar ışığında uygunluk durumu yönelik işaretlemeler harita görseline aktarılmıştır (Şekil 12).



Şekil 12. Emek mahallesi seçilen güzergâhın engelli kullanımına uygunluğu ve önemli yerler

### 3.2. Aydınlar Mahallesi Güzergâhının Genel Uygunluk Durumu Tespiti

Aydınlar Mahallesi'nde seçilen güzergâh boyunca ele alınan önemli alanlar ve konumsal saptamalar ışığında uygunluk durumuna yönelik işaretlemeler harita görseline aktarılmıştır (Şekil 13).



Şekil 13. Aydınlar mahallesi seçilen güzergâhın engelli kullanımına uygunluğu ve önemli yerler

### 3.3.3 Kızılay Mahallesi Güzergâhının Genel Uygunluk Durumu Tespiti

Kızılay Mahallesi'nde seçilen güzergâh boyunca ele alınan önemli alanlar ve konumsal tespitler ışığında uygunluk durumuna yönelik işaretlemeler harita görseline aktarılmıştır (Şekil 14).



Şekil 14. Kızılay mahallesi seçilen güzergâhın engelli kullanımına uygunluğu ve önemli yerler



## 4. Seçilen Mahalleler Bazında Engelli Kullanımına Uygunluk ve Erişilebilirlik Analizi

### 4.1. Emek Mahallesi Engelli Kullanımına Uygunluk ve Erişilebilirlik Analizi

Genel uygunluk durumu saptamaları ışığında, işaretlenen alanlardaki uygunluk durumuna yönelik detaylı değerlendirmeler, yaya kaldırım döşemelerinin sürekliliği, yaya kaldırım genişliği, kaldırım yönlendiricilerinin sürekliliği ve rampa yükseklikleri, yaya geçitlerinin ve uyarıcıların güvenilirliği gibi fiziksel unsurlara göre yapılmıştır (Şekil 15).



Şekil 15. Emek mahallesi güzergâhlar üzerinde uygunluk durumu değerlendirilen noktalar

Çalışmanın bu bölümünde, uygunluk durumu işaretlemelerinin yanı sıra, değerlendirmelere yönelik olumlu ve olumsuz koşulların kıyaslanabilmesi amacıyla sayılarla işaretlenen (1'den 7'ye kadar) noktadaki görsel veriler aktarılmaktadır (Şekil 21).



Şekil 21. Nokta-7 uygunluk durumu değerlendirmesi (Kişisel arşiv, 2019)

#### 4.2. Aydınlar Mahallesi Engelli Kullanımına Uygunluk ve Erişilebilirlik Analizi

Genel uygunluk durumu saptamaları ışığında, işaretlenen alanlardaki uygunluk durumuna yönelik detaylı değerlendirmeler, yaya kaldırım döşemelerinin sürekliliği, yaya kaldırım genişliği, kaldırım yönlendiricilerinin sürekliliği ve rampa yükseklikleri, yaya geçitlerinin ve uyarıcıların güvenilirliği gibi fiziksel unsurlara göre yapılmıştır (Şekil 22).



Şekil 22. Aydınlar mahallesi güzergâhlar üzerinde uygunluk durumu değerlendirilen noktalar

Uygunluk durumu işaretlemelerinin yanı sıra, değerlendirmelere yönelik olumlu ve olumsuz koşulların kıyaslanabilmesi amacıyla sayılarla işaretlenen (1'den 7'ye kadar) noktalardaki görsel veriler çalışmanın bu bölümünde aktarılmaktadır (Şekil 23-29).





Şekil 23-29. Nokta-7 uygunluk durumu değerlendirmesi (Kişisel arşiv, 2019)

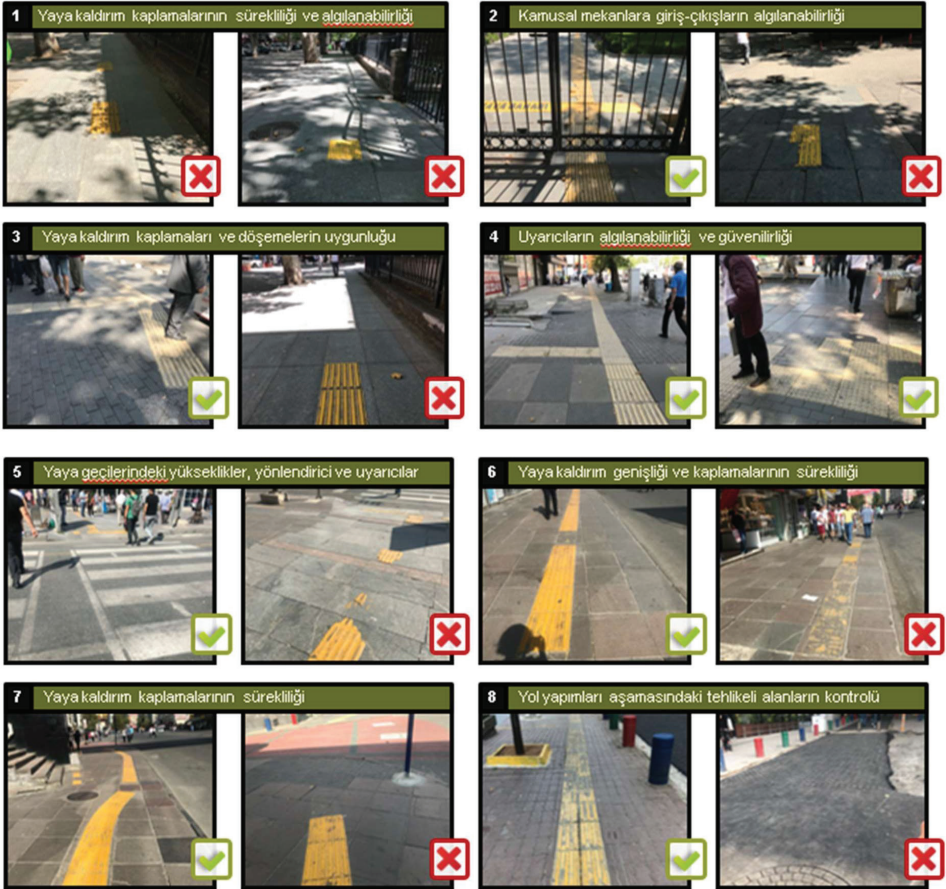
#### 4.3. Kızılay Mahallesi Engelli Kullanımına Uygunluk ve Erişilebilirlik Analizi

Genel uygunluk durumu saptamaları ışığında, işaretlenen alanlardaki uygunluk durumuna yönelik detaylı değerlendirmeler, yaya kaldırım döşemelerinin sürekliliği, yaya kaldırım genişliği, kaldırım yönlendiricilerinin sürekliliği ve rampa yükseklikleri, yaya geçitlerinin ve uyarıcıların güvenilirliği gibi fiziksel unsurlara göre yapılmıştır (Şekil 30).



Şekil 30. Kızılay mahallesi güzergâhlar üzerinde uygunluk durumu değerlendirilen noktalar

Uygunluk durumu işaretlemelerinin yanı sıra, değerlendirmelere yönelik olumlu ve olumsuz koşulların kıyaslanabilmesi amacıyla sayılarla işaretlenen (1'den 8'e kadar) noktalardaki görsel veriler çalışmanın bu bölümünde aktarılmaktadır (Şekil 31-38).



Şekil 31-38. Nokta-8 uygunluk durumu değerlendirmesi (Kişisel arşiv, 2019)

## 5. Seçilen Güzergâhlar Üzerindeki Önemli Mekânlara Yönelik Değerlendirme

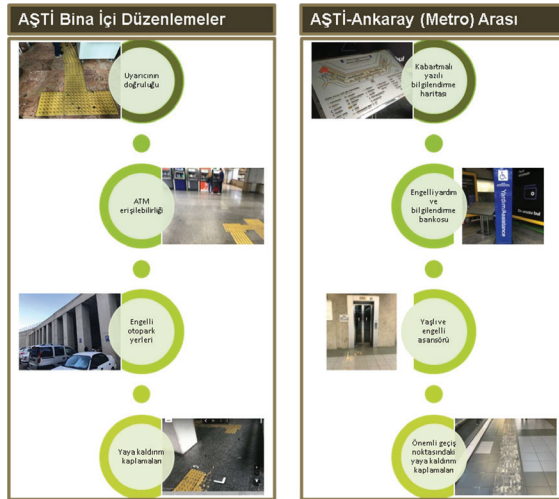
Çalışmanın bu bölümünde kamusal açık alanlar ve ulaşım aksları üzerinde yapılan detayları gözlemlerin yanı sıra, güzergâhlar üzerinde belirtilen önemli kamusal mekânlara erişilebilirlik unsurları görsel örnekler ışığında değerlendirilmiştir.

## 5.1. Emek Mahallesi Güzergâhı Üzerindeki Önemli Mekânlara Yönelik Değerlendirme

Emek Mahallesi güzergâhı boyunca erişim/ulaşım çerçevesinde önemli görülen bazı kamusal mekânlar, AŞTİ, Ankaray İstasyonu, Milli Kütüphane ve diğer alanlar olarak sınıflandırılmıştır. Bu mekânlara özgü yapılan değerlendirmeler ve ilgili uygulamalara ait detaylar görsel şemalarla aktarılmıştır.

AŞTİ’de uyarıcıların doğruluğu genel anlamda sağlanmakta olup, bazı kaplamalar yoğun kullanılan alanlarda tahribata uğramıştır. AŞTİ içerisinde konumlandırılan ATM noktalarına engelli kaldırım döşemeleri/kaplamaları doğrudan yönlendirmemektedir. Aynı zamanda engelsiz ATM bulunmamaktadır. Engelli otopark yeri için ise yalnızca iki araç kapasiteli bir alan belirlenmiştir.

Aşti-Ankaray arasındaki geçiş güzergâhında görme engelliler için kabartmalı yazılı bilgilendirme haritası ve hemen bitişiğinde engelli yardım bankosu bulunmaktadır. Bilgilendirme noktasının konumu istasyon ve terminal arasında gerekli olan bir konumdadır. AŞTİ boyunca genel anlamda görme engelliler için yönlendiriciler ve bedensel engelliler için asansörler bulunmaktadır. Yönlendiricilerle güvenilir şekilde asansörlere sağlıklı erişim sağlanabilmektedir (Şekil 39).



Şekil 39. Mevcut düzenlemeler AŞTİ bina içi ve AŞTİ-Ankaray arası (Kişisel arşiv, 2019)

AŞTİ ve Milli Kütüphane arasındaki aksta (Bosna Hersek Caddesi) bir adet engelli otopark yeri tespit edilmiştir. Otoparkın konumu F. Chopin parkına yakın ve erişilebilir düzenlemelerin olduğu bir noktadadır. Yine cadde üzerinde bir banka önünde görme engelli bireyler için yönlendirici döşeme yapılmış fakat kaldırımdaki döşemelerle ATM veya banka girişi arasında süreklilik sağlanamamıştır.

Milli kütüphaneye doğru ilerleyen güzergâh görme ve bedensel engelli grubu için oldukça uygundur, söz konusu mekâna giriş çıkışlar ve bina içi düzenlemeler de yerinde incelemelerle görsele aktarılmıştır. Milli kütüphane içerisindeki çalışma alanlarından birinde engellilerin kullanımına ayrılmış özel bir alan bulunmaktadır, fakat bina zemininde görme engellilere yönelik bir düzenleme bulunmamaktadır (Şekil 40). Sesli kütüphane olmaya yönelik özel tasarım ve gerekliliklerin bulunmamasının, bu durumun sebebi olduğu düşünülebilir.

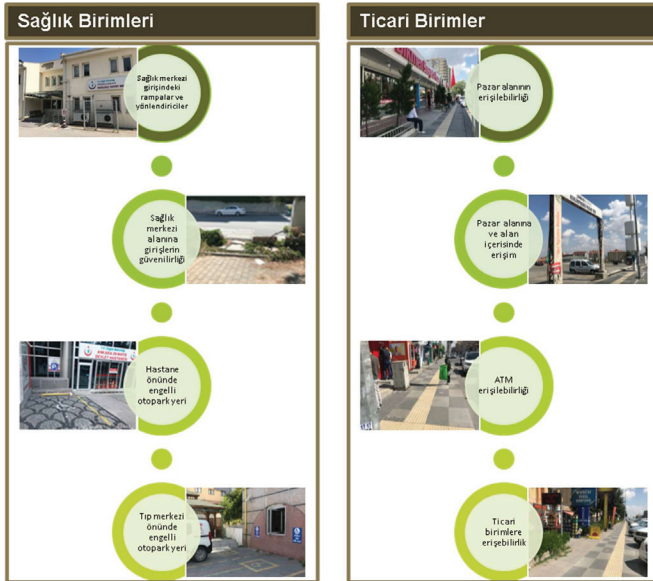


Şekil 40. Mevcut düzenlemeler Milli Kütüphane ve diğer kamusal alanlar (Kişisel arşiv, 2019)

## 5.2. Aydınlar Mahallesi Güzergâhı Üzerindeki Önemli Mekânlara Yönelik Değerlendirme

Aydınlar Mahallesi güzergâhı boyunca önemli olan veya çalışma kapsamında erişim/ulaşım çerçevesinde önemli görülen bazı kamusal mekânlar, sağlık birimleri, ticari birimler, dini tesis ve eğitim birimleri, sosyo-kültürel alan ve tesisler olarak sınıflandırılmıştır. Bu mekânlara özgü yapılan değerlendirmeler ve ilgili uygulamalara ait detaylar görsel şemalarla aktarılmıştır.

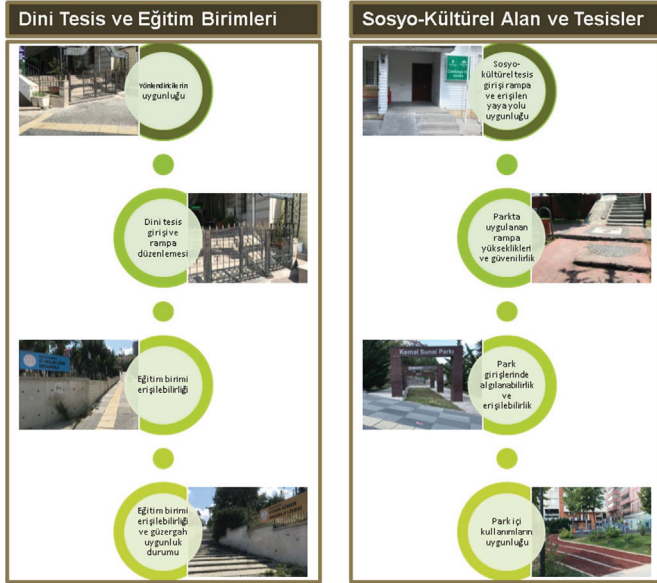
Çankaya Toplum Sağlığı Merkezi'ne erişim için kullanılan yaya yolları görme engelli ve ortopedik engelli bireylerin kullanımına uygun fakat yaya yolundan binaya giriş aşamasında yönlendiricilerin sürekliliği ve güvenilirliği uygun değildir. Tıp merkezi önünde iki araç için ve devlet hastanesi önünde bir araç için engelli otopark yerleri ayrılmıştır. Belirlenen güzergâh boyunca yoğun olarak ticari birimler/alanlar mevcut olup, yaya kaldırımlarındaki düzenlemelerin neredeyse tamamı bu birimlerin önünden geçmekte fakat düzenlemeler görme engelliler için dolaşım esasına uymamaktadır. Başka bir deyişle; birey pazar alanına veya markete ulaşabilmekte fakat alanların içerisinde dolaşımını yardım almadan gerçekleştirememektedir (Şekil 41).



Şekil 41. Mevcut düzenlemeler sağlık birimleri ve ticari birimler (Kişisel arşiv, 2019)



Camiye ulaşımın yönlendiricilerle ve uygun kaldırım yükseklikleriyle sağlanabilmesinin yanında, cami girişinde tekerlekli sandalyeli bireyler için ayrılan rampanın kullanıma kapalı olduğu, açılrsa dahi dik olması sebebiyle güvenilir olmadığı gözlemlenmiştir. Çankaya Dikmen Evi'ne ulaşmak isteyen birey, sosyo-kültürel ihtiyaçlarını yakınlardaki parklarla birlikte bu mekânda kolayca erişerek sağlayabilmektedir. Aynı zamanda parkların erişilebilir olmasının yanında, parkların içindeki dolaşım ve algılanabilirlik de oldukça önemlidir. Görselde aktarıldığı üzere çok dik bir engelli rampası, bireyin kendi başına bu alana erişmesine engel olmakta, park içerisindeki zeminlerdeki yönlendiricilerin olmaması görme engelli grubu için de sorun teşkil etmektedir (Şekil 42).



Şekil 42. Mevcut düzenlemeler dini tesis, eğitim birimleri, sosyo-kültürel tesisler ve alanlar (Kişisel arşiv, 2019)

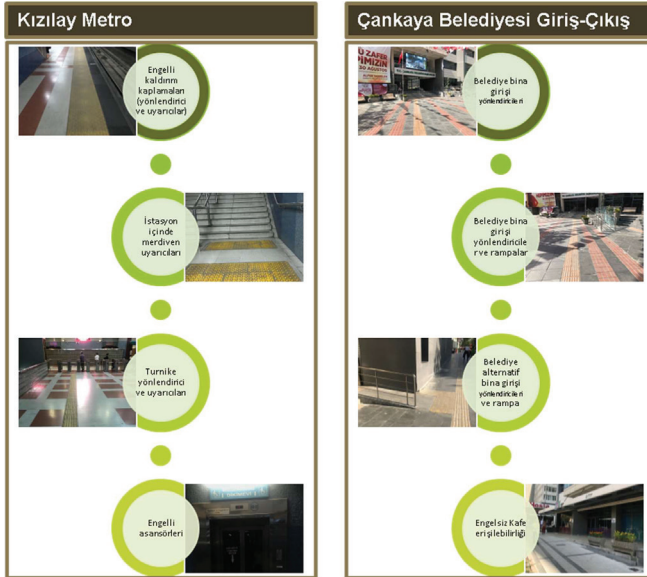
### 5.3. Kızılay Mahallesi Güzergâhı Üzerindeki Önemli Mekânlara Yönelik Değerlendirme

Kızılay Mahallesi güzergâhı boyunca önemli olan veya çalışma kapsamında erişim/ulaşım çerçevesinde önemli görülen bazı kamusal mekânlar, Kızılay Metro, Çankaya Belediyesi ve diğer kamu kurum giriş-çıkışları, park, durak ve trafik lambaları şeklinde gruplandırılmıştır. Bu mekânlara özgü

yapılan değerlendirmeler ve ilgili uygulamalara ait detaylar görsel şemalarla aktarılmıştır.

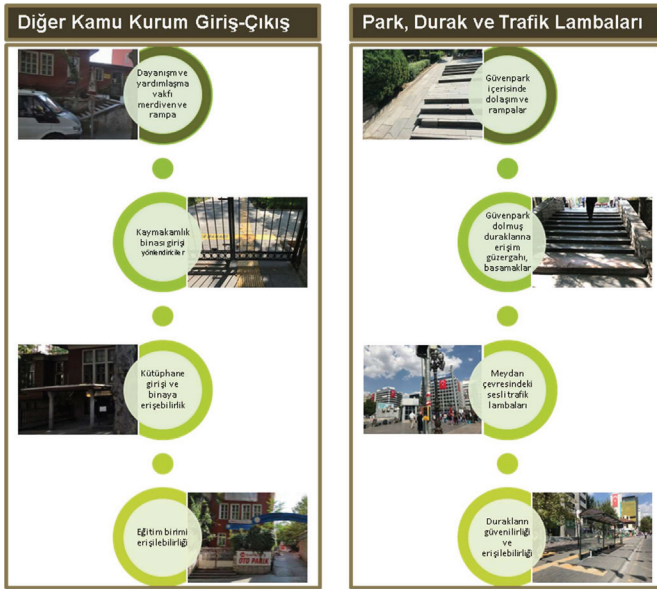
Kızılay metrosu Ankara'nın en yoğun kullanılan, tüm kent içi raylı ulaşım hatlarının kesişim ve aktarım noktası niteliği taşımaktadır. Bu bağlamda diğer bölgelere kıyasla Kızılay'daki düzenlemelerin önceliğinin fazla olması ve bu durumun mekâna yansımaları açıkça görülebilmektedir. Yönlendiriciler, uyarıcılar, asansörler vs. engellilerin kullanımına uygundur.

Detaylı olarak analiz edilen bir diğer kamusal mekân ise Çankaya Belediyesi Bina'sıdır. Çankaya Belediyesi tarafından yayınlanmış olan engelsiz işyeri kılavuzunda, bina parseli çevresi kaldırım yapım esasları ve bina yapımında aranacak ulaşılabilirlik koşullarına yer verilmiştir (URL 3). Çankaya Belediyesi'nin ilgili yönlendirmelere uyma durumu bina içerisine erişilebilirlik açısından yeterince yansımamış olsa da belediye çevresindeki süreklilik ve algılanabilirlik oldukça uygundur. Birden fazla giriş ve çıkış noktası olan belediyenin, bu alanlarda engellilere yönelik düzenlemeleri kullanılabilirlik esasına uygundur. Aynı zamanda Çengel kafe de belediye binasının Sakarya Caddesi cephesinde, yaya yolundan doğrudan erişim sağlanabilen engellilerin erişimine açık bir konumdadır (Şekil 43).



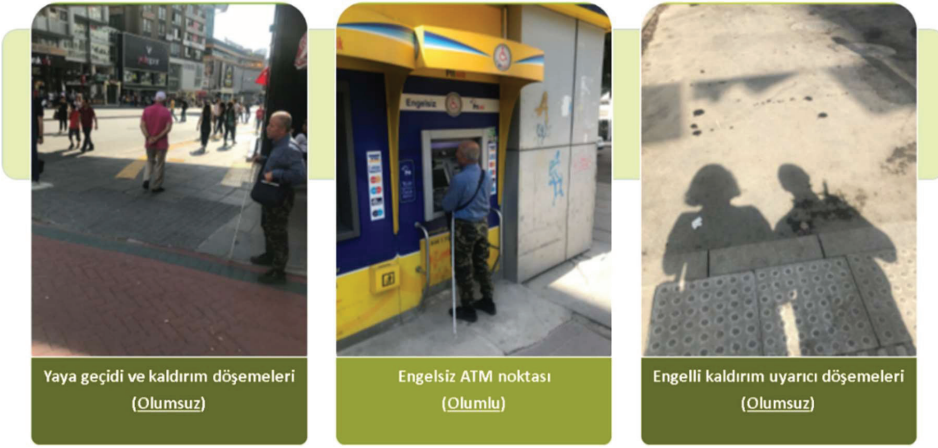
Şekil 43. Mevcut düzenlemeler Kızılay Metro ve Çankaya Belediyesi giriş-çıkış (Kişisel arşiv, 2019)

Güzergâh başlangıcı olan Kumrular Caddesi'nde bulunan kurumlara yaya yollarından erişim sağlanması oldukça güçtür. Kaldırım kaplamalarının sürekliliğinin olmaması yanında, ortopedik engellilerin binaların yan yollarından, rampalar bulunsa bile doğrudan ulaşmaları oldukça güçtür. Çankaya Sosyal Dayanışma ve Yardımlaşma Vakfı ile Kaymakamlık girişinde basamak ve rampa kullanımları uygundur. Kütüphaneye ise yaya kaldırımından doğrudan giriş yapılabilmektedir (Şekil 44).



**Şekil 44.** Mevcut düzenlemeler park, durak, trafik lambaları ve kamu kurum giriş-çıkışı (Kişisel arşiv, 2019)

Kızılay Mahallesi'ndeki çalışmalar esnasında %100 görme engelli bir birey ile seçilen güzergâh başta olmak üzere, engelli bireyin çoğunlukla kullandığı yollardan geçilerek, karşılaşılan sorunlar üzerine görüşme yapılmıştır. S. Arslan, uzun süredir Ankara'da yaşayan bir birey olarak Kızılay'da birçok noktayı ezberlemesine rağmen, fiziksel engellerden çok insan ve toplum engeline takıldığını ifade etmiştir (kişisel iletişim, 29 Ağustos 2019). Engelsiz ATM noktasına kolaylıkla erişerek, sokaklarda karşısına çıkan engellerin yerini bularak doğrudan gösterebilmiştir (Şekil 45).



**Şekil 45.** Görme engelli bir bireyin fiziksel çevre kullanımına dair örnek (Kişisel arşiv, 2019)

Çankaya Belediyesi'nin fiziksel çevrede karşılaştıkları sorunlara hemen çözüm bulduğunu ve Kızılay'da erişim güçlüğü yaşamadığını belirten S. Arslan, fiziksel düzenlemelerin ve erişilebilirliğin önemini vurgulamakla birlikte, bireyin bu alanları nasıl kullanması gerektiği yönünde eğitim ihtiyacının altını çizmiştir (kişisel iletişim, 29 Ağustos 2019).

## 6. Puanlama Ölçütleri ve Yöntem

Çalışmanın bu bölümünde seçilen güzergâhların çalışma bütününde görsel kaynaklarla değerlendirilmesinin yanında, sayısal değerlerle uygunluk sıralamaları ortaya konulmuştur. Bu bağlamda üç ayrı mahalle güzergâhları göz önünde bulundurularak, güzergâhların yer tanımları kamusal alan ve kamusal mekân olarak ikiye ayrılmıştır. Bu sınıflandırmanın sebebi çalışma bütününde de bina içerisindeki erişilebilirliğin, binaya erişilebilirlik konusuyla ayrı şekilde değerlendirilmesi gerekliliğidir.

Belirlenen yer tanımı ve güzergâhlar için çalışma bütününde ele alınan temel ölçütler ortaya konularak, araştırmalar, beklentiler ve görüşmeler ışığında her bir ölçüte 1 ile 0 arasında katsayılar verilmiştir. Ölçütlere göre ağırlıklı değerlerin bulunmasına yönelik olarak; olumsuz durumlara binaen (-) değerler, olumlu durumlara binaen (+) değerler belirlenmiş ve bu değerler

-2, +2 arasında sınırlandırılmıştır. En yüksek değer olan katsayıların

toplamı ve ölçüt değerlendirmelerinin tamamının +2 puan alması durumunda 20 olarak değerlendirilmiştir (Tablo 7).

**Tablo 7.** Uygunluk durumu puanlama tablosu

Yer tanımı	Ölçütler	Katsayı	Çankaya İlçesi, Seçilen Mahalleler ve Güzergâhlar					
			Güzergâh-1 Emek Mahallesi		Güzergâh-2 Aydınlı Mahallesi		Güzergâh-3 Kızılay Mahallesi	
			Değer	Ağırlıklı Değer	Değer	Ağırlıklı Değer	Değer	Ağırlıklı Değer
Kamusal alanlar	Erişilebilirlik	1	-1	-1	2	2	1	1
	Basitlik, algılanabilirlik	0,7	-1	-0,7	2	1,4	-1	-0,7
	Güvenilirlik	0,9	-2	-1,8	1	0,9	1	0,9
	Kullanılabilirlik	0,8	-1	-0,8	2	1,6	-1	-0,8
	Süreklilik	0,9	1	0,9	2	1,8	-1	-0,9
	Standartlara uyum durumu	0,7	-1	-0,7	1	0,7	-2	-1,4
Kamusal mekânlar	Erişilebilirlik	1	1	1	1	1	-1	-1
	Basitlik, algılanabilirlik	0,7	1	0,7	1	0,7	-1	-0,7
	Güvenilirlik	0,9	2	1,8	1	0,9	1	0,9
	Kullanılabilirlik	0,8	1	0,8	1	0,8	-1	-0,8
	Süreklilik	0,9	1	0,9	-1	-0,9	-1	-0,9
	Standartlara uyum	0,7	1	0,7	1	0,7	-1	-0,7

Katsayıların değerlerle çarpılmasıyla ağırlıklı değerler elde edilerek, toplam ağırlıklı değer en yüksek değere bölünmüş ve uygunluk sıralaması bulunmuştur (Tablo 8).

**Tablo 8.** Mahalle ve güzergâh bazında puanlama değerleri ve uygunluk sıralaması

Yer tanımı: mahalle ve güzergâhlar	Güzerğâh-1 Emek Mahallesi	Güzerğâh-2 Aydınlar Mahallesi	Güzerğâh-3 Kızılay Mahallesi
<b>Toplam ağırlıklı değerler</b>	1,8	11,6	-5,1
<b>Toplam ağırlıklı değer/Max. değer (20)</b>	0,09	0,58	-0,255
<b>Uygunluk durumu sıralaması</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>

Ölçütlerin ve alanların puanlanması sonucu, engelli kullanımına en uygun mahalle Aydınlar Mahallesi, ikinci sırada Emek Mahallesi ve negatif değerlerle üçüncü sırada Kızılay Mahallesi olmuştur. Kamusal mekân ve kamusal alan olarak ayrı sınıflandırılan yer tanımlarına göre bakıldığında, en yüksek değer 10 olmak üzere aynı metotla puanlama yapılmıştır.

**Tablo 9.** Kamusal alanlar bazında puanlama değerleri ve uygunluk sıralaması

Yer tanımı: kamusal alanlar	Güzerğâh-1 Emek Mahallesi	Güzerğâh-2 Aydınlar Mahallesi	Güzerğâh-3 Kızılay Mahallesi
<b>Toplam ağırlıklı değer</b>	-4,1	8,4	-1,9
<b>Toplam ağırlıklı değer/Max. değer (10)</b>	-0,205	0,42	-0,095
<b>Uygunluk durumu sıralaması</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>

Kamusal alanların puanlanması sonucu, seçilen güzergâhlar üzerinde engelli kullanımına en uygun alanların bulunduğu mahalleler sırasıyla Aydınlar Mahallesi, Kızılay Mahallesi ve Emek mahallesi olmuştur (Tablo 9). Kamusal mekânların puanlanması sonucu ise seçilen güzergâhlar üzerinde engelli kullanımına en uygun mekânların bulunduğu mahalleler sırasıyla Emek Mahallesi, Aydınlar Mahallesi ve Kızılay Mahallesi olmuştur (Tablo10).

**Tablo 10.** Kamusal mekânlar bazında puanlama değerleri ve uygunluk sıralaması

Yer tanımı: kamusal mekânlar	Güzergâh-1 Emek Mahallesi	Güzergâh-2 Aydınlar Mahallesi	Güzergâh-3 Kızılay Mahallesi
Toplam ağırlıklı değer	5,9	3,2	-3,2
Toplam ağırlıklı değer/Max. değer (10)	0,295	0,16	-0,16
Uygunluk durumu sıralaması	1	2	3

Seçilen güzergâhların engelli kullanımına uygunluklarının işaretlendiği bölümde, işaretlemeler her noktanın belli bir ölçüyü ifade ettiği, güzergâhların mesafelerinin yaklaşık olması göz önünde bulundurularak sınıflandırılmıştır. Toplam güzergâh mesafesi üzerinde, olumsuz değerlendirilen kısımlar ve uygun alanlar oransal olarak belirlenmiştir (Tablo o 11).

**Tablo 11.** Güzergâh uygunluk durumu işaretleme oranları

Mahalleler	İşaretlemeler			Uygunluk dağılımı		Uygunluk Sıralaması
	Uygun değil	Uygun	Toplam	Uygunsuzluk oranı	Uygunluk oranı	
Emek	13	59	72	0,180555556	0,819444	2
Aydınlar	12	60	72	0,166666667	0,833333	1
Kızılay	37	56	93	0,397849462	0,602151	3

İşaretlemelerin uygunluk oranları sıralamasına bakıldığında ise en uygun mahallenin Aydınlar Mahallesi, ikinci sırada Emek Mahallesi ve üçüncü sırada Kızılay Mahallesi olduğu görülmektedir.

## SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Günümüzde günlük temel ihtiyaçlarını karşılamada çeşitli engellerle, kısıtlarla karşılaşan bireylerin bu ihtiyaçlarını diğer bireylerle eşit şekilde karşılayabilmesi ve toplumda bireysel olarak hareket edebilmesine olanak sağlayan çalışmalar günden güne artmaktadır. Dostoğlu ve çalışma arkadaşlarının (2009) dile getirdiği, alışlageldik normlar sorgulandığında engelli kişilerden ziyade engelli fiziksel çevrelerin olduğu, kişinin aslında beklenmedik değişiklikler yaşamadığı, içinde bulunduğu fiziksel çevrenin bu değişikliklere cevap veremediği değerlendirilmesi oldukça yerinde bir ifadedir.

Engelliliğin ayrıksı ve sert hatlı bir durum olmaktan çok, duyarlılığı daha yüksek insani gereksinimler olarak dile getirildiği, çok daha nazik bir tanıma ve yaklaşım biçiminin yerleşmesi dahi önemli bir aşamanın geçilebildiğinin göstergesi olacaktır.

Bu bağlamda çalışmada engelli ve engelliliğe yönelik genel çerçeve ortaya konularak, kabul edilen standartların ve yasal boyutun Ankara ili Çankaya ilçesinde belirlenen ölçütler çerçevesinde ne düzeyde mekânda somutlaştığı saptanmak istenmiştir. Kamusal alan ve kamusal mekâna yönelik farklılaşmaların da göz önüne alındığı ölçütler doğrultusunda gerek niteliksel gerekse de puanlanma yoluyla niceliksel bir değerlendirme gerçekleştirilmiştir.

Niteliksel analiz ve değerlendirmeler sonucunda yapılabilecek yorumlardan biri engelli ya da engelli benzeri bir durumda olan kullanıcılar için yapılan, erişilebilirliğe yönelik çalışmaların yalnızca üzerinde iyi çalışılmış fragmanlar olarak değil bütünlük bir yapı olarak iyi işleminin gerekliliğidir. Bu yapıda kullanıcı tarafından öngörülemeyen ve fark edilemeyen her kopukluk/arıza, neden olacağı kazalar ile zaten dezavantajlı durumda olan kullanıcı için daha ciddi sorunların ortaya çıkmasına aracı olacaktır.

Niceliksel bağlamda ise önemlilik düzeylerine göre ağırlık katsayıları da katılarak yapılan puanlama sonucunda kamusal alanlar bazında engelli kullanımına en uygun mahallenin Aydınlar Mahallesi, kamusal mekânlarda ise Emek Mahallesi olduğu sonucuna varılmıştır.

Güzergâhlar üzerindeki engelli kullanımlarına yönelik tespitler ışığında yapılan olumlu/olumsuz işaretleme oranları sıralamasına



bakıldığında ise en uygun mahallenin Aydınlar Mahallesi olduğu sonucuna varılmıştır.

Her iki puanlama yönteminde de görüldüğü üzere Aydınlar Mahallesi, genel ihtiyaçlara yanıt verebilen, sürekliliği olan, kullanılabilir, algılanabilir ve güvenilir fiziksel düzenlemelere sahip, gerek engelli, gerek engelli olmayan bireylerin kullanımına en uygun olan kentsel yaşam alanıdır. Bir başka deyişle fragmanlar ve ilişkilennmeler çerçevesinde görece daha başarılı bir bileşik yapı ortaya koyabilme başarısının en yüksek olduğu bölgedir.

## KAYNAKÇA

- Ali, S., Genç, Y. (2010). *Sosyal hizmet terimleri* (1. b.). Sakarya: Sakarya Yayıncılık.
- Bekiroğlu, M. S. (2002). *Peyzaj düzenlemelerinde özürllülerin kullanımları ile ilgili sorunların saptanması*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). İstanbul Üniversitesi FBE, İstanbul.
- Cordan, Ö., Çolak, Ş. (2015). İç ve dış arasında mekânsal ve toplumsal bir karşılaşma durumu olarak “kentsel iç mekân”. *Mimarlık Dergisi* (384), 14-15.
- D’Agostini, A., Francon, M., Gordon, C., Hirsch, B., Iantkow, M., Jackson, E., Clough, D. (2010). *Engelsiz tasarım kılavuzu* (3. Baskı). (C. Koca, Ed. ve C. Koca, Çev.). İstanbul: Dünya Engelliler Vakfı.
- Dostoğlu, N., Şahin, E., Taneli, Y. (Mayıs-Haziran 2009), *Evrinsel Tasarım: Tanımlar, Hedefler, İlkeler*, Erişim Tarihi: 28 Ekim 2020, <http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=361&RecID=2062>
- Erdönmez, M. E., Akı, A. (2005). Açık kamusal kent mekanlarının toplum ilişkilerindeki etkileri. *Megaron Dergisi*, 1(1), 67-87.
- Erkesim, R. (1999). Özürllüye uygun açık alan tasarımı ve kullanımlarının değerlendirilmesi ve İstanbul örneği. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi FBE, İstanbul.
- Gökçen, T. (1999). *Engelli insanlar için kentsel tasarım*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü FBE, İzmir.
- Gündoğdu, H. (2019). *Ankara Dikmen Vadisi Parkı, Göksu Parkı ve Can Yücel Parkı örneklerinde parkların erişebilirlik açısından irdelenmesi*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara Üniversitesi FBE , Ankara.
- Habermas, J. (2003). *Kamusal yaşamın yapısal dönüşümü* (5. Baskı). (T. Bora, M. Sancar, Çev.). İstanbul: İletişim Yayınları.( Orijinal çalışma basım tarihi 1962)
- Sancar, Çev.). İstanbul: İletişim Yayınları.( Orijinal çalışma basım tarihi 1962)
- Hacettepe Üniversitesi, Engelliler Araştırma ve Uygulama Merkezi. (2017). İhtiyaç analizi raporu. Erişim Tarihi:24 Aralık2018,<http://hacettepemeslekirehabilitasyon.org.tr/file/IhtiyacAnaliziRaporu.pdf>.
- Jackson, J. (1987). Civic culture and public spaces. Glazer, L., Lilla, M. (Ed.). *The public face*

*of architecture: Civic Culture and Public Spaces* (216). New York: Free Press

- Kaplan, H., ve Öztürk, M. (2004). Engelliler, kamu mekanı ve engelsiz tasarım: kamusal iç mekanlarda irdelenmesi için bir çerçeve. *Planlama Dergisi*, 2, 67-74.
- Karaelmas, O. (1998). *Başbakanlık Sosyal Hizmetler ve Çocuk Esirgeme Kurumu Saray Rehabilitasyon Merkezi dış mekan planlaması*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara Üniversitesi FBE, Ankara.
- Keskin, N. (2011). *Engellilere yönelik İzmir ili Bornova ilçesi örneğinde kentsel yeşil alan standartlarının irdelenmesi*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ege Üniversitesi FBE, İzmir.
- Koca, C. (2010). Engelsiz şehir planlaması bilgilendirme raporu. İstanbul: *Dünya Engelliler Vakfı Yayını*. Erişim Tarihi: 11 Kasım 2018. <http://www.devturkiye.org/Projeler/Engelsiz-Sehir-Planlamasi/Engelsiz-Sehir-Tasarim-Raporu/>.
- Koç, H. (2001). Erişilebilir-engelsiz yerleşmeler arayışında. *Planlama Dergisi* (1-2), 50-56.
- Lynch, K. (1990). The openness of open space. T. Banerjee ve M. Southworth, (Ed.), *City sense and city design* (396–412). Cambridge: MIT Pres.
- Özbay Tarhan, I. (2016). *Kamusalın politik içeriğinin mekâna yansımaları bağlamında kentsel kamusal mekanda güç mücadelesi*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi FBE, İzmir.
- Öztürk, M. (2011). *Türkiye’de engelli gerçeği*. Serenli, A. (Ed.) İstanbul: Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği Yayınları. 12 Aralık 2018.
- Polat, E. (2002). *Kentsel yaya mekanlarındaki tüm kullanıcılar için karar-destekli bir tasarım modeli önerisi; Ankara kent merkezi örnekleme*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Gazi Üniversitesi FBE, Ankara.
- Şahin, S.Z. (2019). Yerel Seçimlerde Ankara’nın Merkez ve Çevre İlçelerine Dair Sosyo-Mekânsal Bir Analiz Denemesi. *Ankara Araştırmaları Dergisi*, 7(1), 213-223.
- T.C. Millî Eğitim Bakanlığı, Aile ve Tüketici Hizmetleri. (2011). *Engelli bireyler modülü*. Ankara. Erişim Tarihi: 11 Eylül 2018, [http://megep.meb.gov.tr/mte\\_program\\_modul/moduller\\_pdf/Engelli%20Bireyler.pdf](http://megep.meb.gov.tr/mte_program_modul/moduller_pdf/Engelli%20Bireyler.pdf).
- Türkiye İstatistik Kurumu. (2002). *Türkiye engelliler araştırması*. Erişim Tarihi: 15 Nisan

- 2019, [http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt\\_id=1017](http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1017).
- Türkiye İstatistik Kurumu. (2010). *Engellilerin sorun ve beklentileri araştırması*. Türkiye İstatistik Kurumu. Erişim Tarihi: 10 Aralık 2016. [http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt\\_id=1017](http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1017).
- Türkiye İstatistik Kurumu. (2011). *Nüfus ve konut araştırması*. Erişim Tarihi: 28 Kasım 2018, <http://www.tuik.gov.tr/HbPrint.do?id=15843>.
- Türkiye İstatistik Kurumu. (2013). *Hayat Tabloları*. Erişim Tarihi: 10 Aralık 2016, <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=18522>.
- Türkiye İstatistik Kurumu (2020). Haber Bülteni. Sayı: 33705, 04 Şubat 2020
- USUEP (Ulaşılabilirlik Stratejisi ve Eylem Planı). Erişim Tarihi: <https://resmigazete.gov.tr/eskiler/2010/11/20101112-19.htm>
- Uzun, İ. (2006). Kamusal açık mekânlar: kavram ve tarihe genel bakış. *Ege Mimarlık Dergisi*, 4(59), 14-17.
- World Health Organization & The World Bank. (2011). *World report on disability Switzerland*: WHO Press. Erişim Tarihi: 11 Ağustos 2019. [https://www.who.int/disabilities/world\\_report/2011/en/](https://www.who.int/disabilities/world_report/2011/en/).
- Yavaş, H. (2002). Özürlülerin kentsel mekanda hareketliliği. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi FBE, İstanbul.
- Yıldız, B. (2003). *Engelliler için dış mekan tasarım özellikleri*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara Üniversitesi FBE, Ankara.
- Yılmaz, N. ve Diktaş, E. O. (2018, Nisan). Eşitlikçi tasarımın kent merkezlerindeki kamusal alanlara yansımadaki temel esaslar. *Toplum ve Sosyal Hizmet Dergisi*, 29 (1), 132-152.
- URL 1 (2020). Ankara İlçeleri Nüfusu. Erişim tarihi: 09 12 2020. <https://www.nufusu.com/ilceleri/ankara-ilceleri-nufusu>
- URL 2 (2020). *Declaration on the Rights of Disabled Persons*. Erişim Tarihi: 27 10 2020, <https://www.ohchr.org/Documents/ProfessionalInterest/res3447.pdf>,
- URL 3 (2019). Engelli Destek Hizmetleri. Erişim tarihi: 25 Temmuz 2019. <http://www.cankaya.bel.tr/pages/222/ENGELLILER-HIZMET-BIRIMI/>

# Sosyal Politika Çalışmaları Dergisi

JOURNAL OF SOCIAL POLICY STUDIES



**Gelen yoğun makale talepleri doğrultusunda  
2019 yılından itibaren  
Sosyal Politika Çalışmaları Dergisi  
konu başlıkları genişletilerek  
Mart, Haziran, Eylül ve Aralık aylarında  
olmak üzere yılda 4 (dört) sayı çıkarılacaktır.**

TR Dizin (TÜBİTAK ULAKBİM), tarafından aktif olarak indekslenmektedir

iletişim: [spcdergisi@ailevecalisma.gov.tr](mailto:spcdergisi@ailevecalisma.gov.tr)



[dergipark.gov.tr/spcd](http://dergipark.gov.tr/spcd)



[twitter.com/spcdergisi](https://twitter.com/spcdergisi)

**Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı  
Eğitim ve Yayın Dairesi Başkanlığı**

## YAYIN İLKELERİ

- Sosyal Politika Çalışmaları Dergisi; Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı tarafından yılda dört kez yayımlanan hakemli ve bilimsel bir dergidir.
- Dergiye Türkçe ve İngilizce olmak üzere iki dilde yayın kabul edilmektedir.
- Gönderilen eserler öncelikle konunun dergiye uyumu, yazarların objektiflik kriterine ve yayın etiği ilkelerine uygunluğu, şekil şartlarını sağlaması ve intihal içermemesi bakımından Yayın Kurulunca ön incelemeye tabi tutulmakta ve uygun bulunanlar hakemlere gönderilmektedir.
- Dergiye gönderilen makaleler, “kör hakem sistemi” çerçevesinde iki hakeme iletilmekte; gerekli görülmesi durumunda ise üçüncü bir hakeme yönlendirilmektedir. Yayına kabul açısından çoğunluk kararı aranmaktadır.
- Dergiye gönderilen yazıların başka bir dergide yayınlanmamış ya da değerlendirilmek üzere farklı bir dergiye gönderilmemiş olması gerekmektedir.
- Dergide yayımlanan yazılardaki görüşler ve bu konudaki sorumluluklar çalışmanın yazar(lar)ına aittir.
- Gönderilen eserlerin telif hakkı Sosyal Politika Çalışmaları Dergisi’ne aittir. Yazarlar, makalelerini gönderdikleri zaman bu durumu kabul etmiş sayılırlar. Dergide yayınlanan yazılardan kaynak gösterilmeden alıntı yapılamaz.
- Makale yazımında Microsoft Office Word programı kullanılması ve eserlerin Dergipark sistemi üzerinden <http://dergipark.gov.tr/spcd> adresine gönderilmesi gerekmektedir.

## PUBLICATION PRINCIPLES

- Journal of Social Policy Studies is a peer-reviewed and scientific journal published four times a year by the Ministry of Family, Labour and Social Services
- Publications are accepted in two languages, Turkish and English.
- The submitted publications are subject to preliminary review by the Editorial Board in terms of compliance with the journal's content, objectivity criteria, ethical principles, and format. Publications providing conditions are sent to the reviewer. The editorial process gives the editors the authority to reject any manuscript, if it does not meet the scientific publishing standards or is out of scope of the journal.
- The articles submitted to the journal are sent to two reviewers within the “blind refereeing”; In case of conflicting feedback, the editor may choose to send the paper to a third reviewer. The majority decision is required for acceptance.
- The article sent to Journal of Social Policy Studies must not have been published in another journal, or has not been submitted to a different journal for evaluation.
- Responsibilities arising from comments in the publications belong to the author (s).
- The copyright of the submitted publications belongs to the Journal of Social Policy Studies. Authors accept this when they submit their articles. Quotations must give reference to the articles published in the journal.
- Articles must be written in Microsoft Word program and sent to <http://dergipark.gov.tr/spcd> via Dergipark system.
- For more information about publication principles and to access reference guidelines: <http://dergipark.gov.tr/spcd/page/4807>











