

T.C.

BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ

**HAVALİMANLARININ GÖRME VE BEDENSEL
ENGELLİLERİN ERİŞEBİLİRLİĞİ ÜZERİNDEN
DEĞERLENDİRİLMESİ;
İSTANBUL ATATÜRK HAVALİMANI ÖRNEĞİ**

Yüksek Lisans Tezi

DİLA EVLİYAOĞLU

İSTANBUL, 2015

T.C.

BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

İÇ MEKÂN TASARIMI YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

**HAVALİMANLARININ GÖRME VE BEDENSEL ENGELLİLERİN ERİŞEBİLİRLİĞİ
ÜZERİNDEN DEĞERLENDİRİLMESİ; İSTANBUL ATATÜRK HAVALİMANI
ÖRNEĞİ**

Yüksek Lisans Tezi

DİLA EVLİYAOĞLU

Tez Danışmanı: Doç. Dr. ELÇİN TEZEL

İstanbul, 2015

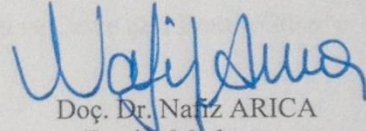
ONAY SAYFASI

T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
İÇ MEKÂN TASARIMI

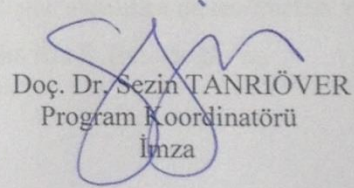
Tezin Adı: Havalimanlarının Görme ve Bedensel Engellilerin Ulaşım ve Erişilebilirliği
Üzerinden Değerlendirilmesi; İstanbul Atatürk Havalimanı Örneği
Öğrencinin Adı Soyadı: Dila EVLİYAĞLU
Tez Savunma Tarihi: 14.01.2015

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğu Fen Bilimleri
Enstitüsü tarafından onaylanmıştır.



Doç. Dr. Nafiz ARICA
Enstitü Müdürü
İmza

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğunu onaylarım.



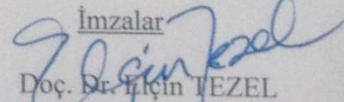
Doç. Dr. Sezin TANRIÖVER
Program Koordinatörü
İmza

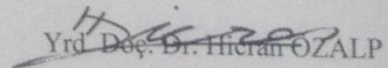
Bu Tez tarafımızca okunmuş, nitelik ve içerik açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak
yeterli görülmüş ve kabul edilmiştir.

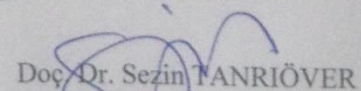
Jüri Üyeleri
Tez Danışmanı
Unvan, Adı ve SOYADI

Üye
Unvan, Adı ve SOYADI

Üye
Unvan, Adı ve SOYADI

İmzalar

Doç. Dr. Elçin TEZEL


Yrd. Doç. Dr. Hicran ÖZALP


Doç. Dr. Sezin TANRIÖVER

TEŞEKKÜR

Öncelikle bu çalışma boyunca değerli bilgilerini benimle paylaşan, her aşamada heyecanımı benimle birlikte yaşayan tez danışmanım ve Bahçeşehir Üniversitesi, Endüstri Ürünleri Tasarımı Bölümü başkanı Doç. Dr. Elçin Tezel'e gösterdiği anlayış, destek ve yardımlarından dolayı sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Çalışma süresince yardım ve desteklerini benden esirgemeyen Bahçeşehir Üniversitesi İç Mimarlık Bölüm Başkanı Doç. Dr. Sezin Tanrıöver'e ve havalimanı incelemesinde gerekli izinlerin alınarak, ilgili kişilerine ulaşmamı sağlayan Maltepe Üniversitesi İç Mimarlık (İngilizce) Bölüm Başkanı Yrd. Doç. Dr. Hicran Özalp'e teşekkür ederim.

Havalimanı incelemesine olanak sağlayarak, çalışma süresince ilgisi, desteği ve yardımları ile yanımda olan TAV İş Sağlığı, Güvenliği ve Çevre Şefi Emrah Gürer'e teşekkürlerimi sunarım. Yaşamın önemli bir zaman dilimini kapsayan böylesi uzun bir çalışmada gösterdikleri anlayış, sabır ve duyarlılık ile bu çalışmanın tamamlanmasındaki en değerli desteği veren babam İlham Evliyaoğlu'na, annem Birgül Evliyaoğlu'na; her durumda benden manevi desteğini esirgemeyen, hep yanımda olan ve çalışma süresince de tecrübeleri ve yardımlarıyla çalışmanın gelişimine destek olan kardeşim Ela S. Evliyaoğlu'na teşekkürü borç bilirim.

Dila EVLİYAOĞLU

ÍTHAF

Aileme...

ÖZET

HAVALİMANLARININ GÖRME VE BEDENSEL ENGELLİLERİN ERİŞEBİLİRLİĞİ ÜZERİNDEN DEĞERLENDİRİLMESİ;

İSTANBUL ATATÜRK HAVALİMANI ÖRNEĞİ

Dila EVLİYAOĞLU

İç Mekân Tasarımı

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Elçin TEZEL

Ocak 2015, 111 Sayfa

Engelli bireyler, duyuşal ve fiziksel kısıtlılıkları nedeniyle hem özel hayatlarında hem de sosyal hayata katılmakta çeşitli sorunlar yaşamaktadırlar. Var olan kısıtlılıkları sebebi ile yaşamsal etkinliklerini gerçekleştirmekte sıkıntı yaşayan engelli kişilere, fiziksel çevredeki erişim sorunları ile sosyal alanlara ulaşılabilirliklerinde engellerle karşılaşmaktadırlar. Engelli kişilerin diğer insanlar gibi tüm sosyal ve fiziki alanları kullanmaları yapılandırılmış çevrenin onlara engelsiz olarak hizmet vermesine bağıdır.

Ulaşım, gelişen teknoloji ve hızlanan hayatla birlikte kişiler için hem güvenli, hem de hızlı bir şekilde seyahatlerini tamamlayacak bir olguya dönüşmüştür. Havayolları, mesafeleri daha hızlı kat etmesi ve diğer ulaşım yollarına göre daha güvenli olması sebebi ile daha sık tercih edilmektedir. Kişilerin zamanla yarışında havayolları büyük kolaylıklar sağlamakta ve bu kolaylıklardan faydalanmak engelli ve engelsiz tüm bireylerin bu ulaşım yoluna daha çok talep göstermesine neden olmaktadır.

İstanbul Atatürk Havalimanı, hem Türkiye'nin en büyük havalimanı olması hem de uluslararası alanda önemli bir konuma sahip olması sebebi ile inceleme alanı olarak seçilmiştir.

Engelsiz Havalimanı Sertifikası bulunan İstanbul Atatürk Havalimanı'nın engelli bireylere

zaman kaybettirmeden, gerekli kolaylıkları sağlayarak ne gibi engelli hizmetleri verdiği üç aşamalı bir çalışma izlenerek incelenmiştir. İlk olarak havalimanında engellilere yönelik hizmetleri uygulayan kişilerle görüşülmüş, ardından havalimanı yerinde incelenerek, erişilebilirlikle ilgili uygunluğu araştırılmış, son olarak da engelli bireylerle görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Engelsiz havalimanı hizmetlerini uygulayan ve yöneten birimin, bütün sistemi tamamlanmış olarak algıladıkları, kullanıcıların ise sunulan hizmetlerin tamamını kullanmadıkları ve bilgi sahibi olmadıkları gözlenmiştir. Havalimanı incelemesi sonuçlarında ise, tasarım uygulamalarının bütün içindeki eksiklikleri belirlenmiş ve tartışılmıştır. Kullanıcı deneyimlerinin ve geri bildirimlerin havalimanlarındaki erişilebilirliğin sağlanması ve geliştirilmesinde önemli bir kaynak olduğu gözlemlenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Havalimanları, Engellilik, Engelsiz Havalimanı, Erişilebilirlik, Görme Engelliler, Bedensel Engelliler

ABSTRACT

EVALUATION OF ACCESSIBILITY IN AIRPORTS FOR VISUALLY AND PHYSICALLY DISABLED PEOPLE: A CASE ANALYSIS OF İSTANBUL ATATÜRK AIRPORT

Dila EVLİYAOĞLU

Interior Design

Thesis Supervisor: Assoc. Prof. Dr. Elçin TEZEL

January 2015, 111 pages

Disabled people have troubles in both their personal and social life due to their sensorial and physical disabilities. When they travel, they also have problems to move in spaces and to use the services due to the physical constraints of the environment. In order to make them use all the facilities and services, structured environment has to be designed without any obstacle.

Today, fast and safe transportation is a requirement of the contemporary life style. Airlines are preferred more than the other alternative traveling channels since it is faster and safer. Travelling with airlines administers great convenience; therefore it also becomes desirable for disabled people.

In this study, Istanbul Ataturk Airport was selected as a case study due to the fact that it is the largest active airport in Turkey and also has a significant role in international arrival and departure. Physically and visually disabled people were investigated to find out whether design decisions contribute to the independency of these people while they use the spaces in the airport.

İstanbul Atatürk Airport, which has awarded with a certificate for the accessibility of disabled

people, was analyzed in three stages. First, representatives of service providers for the disabled people in the airport have been interviewed. Then, the airport has been examined with its accessibility standards and finally interviews have carried out with physically and visually disabled people. It has been observed that representatives of service providers were satisfied with the accessibility conditions and services of the airport. However it was also found that the interviewed disabled users were not aware of the available services, hence they do not demand more than what they experienced in the airport. According to the results of three staged analysis, it was found that a coordination is required between the service providers and design decision makers to overcome the inadequacy of the physical environment and services. It was also observed that user experience is the real source of feedback to provide accessibility in airports.

Keywords: Airports, Disability, Disabled People, Accessibility, Visually Disabled, Physically Disabled

İÇİNDEKİLER

TABLolar.....	x
ŞEKİLLER.....	xi
KISALTMALAR.....	xv
1 GİRİŞ.....	1
1.1 ARAŞTIRMANIN AMACI.....	2
1.2 ARAŞTIRMANIN KAPSAMI.....	3
2 ENGELLİLİK VE ERİŞİLEBİLİRLİĞE GENEL BAKIŞ.....	5
2.1 ENGELLİLİK, ERİŞİLEBİLİRLİK VE YAPILAN	
ÇALIŞMALAR.....	5
2.2 ENGELLİLİK İLE İLGİLİ GENEL BİLGİLER.....	7
2.3 ENGELLİLİĞİN NEDENLERİ.....	9
2.3.1 Doğumdan Önce Olan Engellilik.....	10
2.3.2 Doğum Anında Olan Engellilik.....	11
2.3.3 Doğum Sonrası Olan Engellilik.....	11
2.4 ENGELLİLİĞİN SINIFLANDIRILMASI.....	12
2.4.1 Bedensel Engelliler.....	13
2.4.2 Zihinsel Engelliler.....	19
2.4.3 Duyusal Engelliler.....	19
2.4.3.1 Görme Engelliler.....	19
2.4.3.2 İşitme Engelliler.....	19
2.4.3.3 Dil ve Konuşma Engelliler.....	20
2.4.4 Diğer Engelliler.....	20
2.5 ENGELLİLER İLE İLGİLİ İSTATİSTİKSEL VERİLER.....	21
2.6 ENGELLİLİK STANDARTLARI.....	23
2.6.1 Tekerlekli Sandalye Kullanımı ve Yaşam Alanları.....	23
2.6.1.1 Tekerlekli Sandalye Ölçüleri, Hareket Alanı ve Manevraları.....	24
2.6.1.2 Yapılandırılmış Mekanlarda Tekerlekli Sandalye Kullanım	
Koşulları.....	28
2.6.2 Görme Engelliler İçin Yapılan Mekânsal Düzenlemeler.....	29
2.6.2.1 Beyaz Baston Kullanımı ve Çeşitleri.....	29
2.6.2.2 Hissedilebilir Yüzeyler.....	30

2.7	ENGELSİZ TURİZM.....	39
2.7.1	Engelsiz Turizmin Tanımı.....	39
2.7.2	Turizmin Engellilere Açılması ve Engellilerin Seyahat Hakları.....	40
2.7.3	Engellilerin Seyahat Engelleri.....	41
2.7.4	Kolaylaştırıcı Düzenlemeler.....	42
3	HAVALİMANLARI VE ENGELLİLİK.....	43
3.1	HAVAALANI VE HAVALİMANI TANIMLARI VE FARKI.....	43
3.2	ENGELSİZ HAVALİMANI.....	44
3.3	ENGELSİZ HAVALİMANI SERTİFİKASI.....	44
3.4	İSTANBUL ATATÜRK HAVALİMANI TARİHÇESİ.....	44
3.5	İSTANBUL ATATÜRK HAVALİMANI ÖZELLİKLERİ.....	45
4	ENGELSİZ HAVALİMANI OLARAK İSTANBUL ATATÜRK HAVALİMANI'NIN İNCELENMESİ.....	48
4.1	VERİ KAYNAĞI.....	48
4.2	YÖNTEM.....	50
4.3	ENGELSİZ HAVALİMANI UYGULAMASINI YAPAN, YÖNETEN KİŞİLERLE GÖRÜŞME.....	51
4.4	MEKÂNIN İNCELENMESİ.....	53
4.4.1	Yardım Kioskları.....	53
4.4.2	Ulaşım Aksları ve Geçişler.....	56
4.4.3	Yönlendirici ve Bilgilendirici Tabelalar.....	60
4.4.4	Hissedilebilir Yüzeyler.....	61
4.4.5	Tuvaletler.....	64
4.4.6	Bilgi ve Yönlendirme Kioskları.....	66
4.4.7	Telefonlar ve ATM'ler.....	68
4.4.8	Bekleme Alanları.....	69
4.4.9	Yeme İçme Alanları.....	70
4.4.10	Asansörler.....	72
4.4.11	Diğer Düzenlemeler.....	72
4.5	HAVALİMANI DENEYİMİ OLAN ENGELLİLERLE YAPILAN GÖRÜŞMELER.....	74
5	SONUÇ VE TARTIŞMA.....	77
	KAYNAKÇA.....	81
	EKLER.....	88
	EK 1: Engelsiz Havalimanı Sertifikası.....	88
	EK 2: Engelsiz Havalimanı Uygulamasını Yapan, Yöneten Kişilerle Görüşme Soruları.....	92
	EK 3: Görüşme Soruları.....	93

TABLolar

Tablo 2.1: Yetersizlik (Impairment), özürllük (disability) ve engellilik (handicap) kavramlarının uluslararası sınıflandırılması.....	8
Tablo 2.2: Engelliliğin türü-engelin ortaya çıkış zamanına göre özürllü nüfus oranı.....	12
Tablo 2.3: Hareket olanağı kısıtlı ortopedik engellilerin sınıflandırılması.....	14
Tablo 2.4: Bedensel engellilik kavramının açıklanması, özellikleri ve gereksinimleri.....	15
Tablo 2.5: Engelli nüfusun engel gruplarına göre dağılımı.....	21
Tablo 2.6: Engelli nüfusunun engel gruplarına göre dağılımı grafiksel gösterimi.....	22
Tablo 2.7: Türkiye’de yaşayan engelli bireylerin yaş, eğitim durumu, yerleşim yeri ve cinsiyete göre dağılımı.....	23
Tablo 4.1: Senaryo şeması.....	49
Tablo 4.2: Senaryo şeması üzerinde yardım kiosku.....	53
Tablo 4.3: Senaryo şeması üzerinde ulaşım aksı.....	56
Tablo 4.4: Senaryo şeması üzerinde güvenlik noktası.....	57
Tablo 4.5: Senaryo şeması üzerinde E kapısı.....	62
Tablo 4.6: Senaryo şeması üzerinde bekleme alanları.....	69

ŞEKİLLER

Şekil 2.1: Dünya sağlık örgütü engellilik modeli.....	8
Şekil 2.2: Yürüteçler.....	17
Şekil 2.3: Batonlar.....	18
Şekil 2.4: Tekerlekli Sandalyeler.....	18
Şekil 2.5: 360° manevra alanı	24
Şekil 2.6: T şeklindeki dönüş (180°)	25
Şekil 2.7: 90° dönüş manevra alanları	25
Şekil 2.8: Engel etrafından dönüş manevrası	25
Şekil 2.9: Önden yaklaşma	26
Şekil 2.10: Paralel yaklaşma	26
Şekil 2.11: Temiz girinti alanları	26
Şekil 2.12: Manevra gerektiren temiz girinti alanları	27
Şekil 2.13: Ön engelsiz uzanma mesafesi	27
Şekil 2.14: Önde engelli uzanma mesafesi	28
Şekil 2.15: Tekerlekli sandalye kullanıcılarının yana uzanma mesafesi	28
Şekil 2.16: Beyaz bastonlar.....	30
Şekil 2.17: Kılavuz iz.....	31
Şekil 2.18: Kılavuz iz ölçüleri (a).....	31

Şekil 2.19: Kılavuz iz ölçüleri (b).....	31
Şekil 2.20: Kılavuz iz ölçüleri (c).....	32
Şekil 2.21: Kılavuz iz ölçüleri (d).....	32
Şekil 2.22: Kılavuz iz ölçüleri (e).....	32
Şekil 2.23: Yön değiştirme ve uyarıcı yüzey.....	33
Şekil 2.24: Yön değiştirme ve uyarıcı yüzey ölçüleri (a).....	33
Şekil 2.25: Yön değiştirme ve uyarıcı yüzey ölçüleri (b).....	33
Şekil 2.26: Yön değiştirme ve uyarıcı yüzey ölçüleri (c).....	34
Şekil 2.27: Yön değiştirme ve uyarıcı yüzey ölçüleri (d).....	34
Şekil 2.28: Yön değiştirme ve uyarıcı yüzey ölçüleri (e).....	34
Şekil 2.29: Eliptik yüzey.....	35
Şekil 2.30: Eliptik yüzey ölçüleri (a).....	35
Şekil 2.31: Eliptik yüzey ölçüleri (b).....	35
Şekil 2.32: Eliptik yüzey ölçüleri (c).....	36
Şekil 2.33: Eliptik yüzey ölçüleri (d).....	36
Şekil 2.34: Eliptik yüzey ölçüleri (e).....	36
Şekil 2.35: Kaldırırmda kılavuz iz ölçüleri.....	37
Şekil 2.36: Yaya geçidinde hissedilebilir uyarıcı yüzey ölçüleri.....	37
Şekil 2.37: Asansör öncesi hissedilebilir uyarıcı yüzey ölçüleri.....	38

Şekil 2.38: Merdivende hissedilebilir uyarıcı yüzey ölçüleri.....	38
Şekil 2.39: Kapı öncesi hissedilebilir uyarıcı yüzey ölçüleri.....	39
Şekil 4.1: Yardım kiosku.....	54
Şekil 4.2: Yardım kiosku braille alfabesi.....	55
Şekil 4.3: Ücretsiz hizmet aracı.....	55
Şekil 4.4: Ücretsiz hizmet araçları.....	56
Şekil 4.5: Metro giriş aksı.....	57
Şekil 4.6: Dış hatlar ana giriş güvenlik noktası.....	58
Şekil 4.7: Akülü araç.....	58
Şekil 4.8: Geçiş noktaları ve pasaport kontrol eşiği.....	59
Şekil 4.9: Engelli pasaport kontrol noktası.....	59
Şekil 4.10: Yönlendirici ve bilgilendirici tabelalar (a).....	61
Şekil 4.11: Hissedilebilir yüzeyler.....	62
Şekil 4.12: E kapısı hissedilebilir yüzey uygulaması.....	63
Şekil 4.13: Telefon yardım noktası.....	63
Şekil 4.14: Hissedilebilir yüzey uygulaması yanlış kullanımı.....	64
Şekil 4.15: Tuvaletler.....	65
Şekil 4.16: Tuvalet iç düzenleme.....	65
Şekil 4.17: Bilgilendirme ve yönlendirme kiosku (a).....	66

Şekil 4.18: Bilgilendirme ve yönlendirme kiosku (b).....	67
Şekil 4.19: Bilgilendirme kiosku.....	67
Şekil 4.20: Telefonlar.....	68
Şekil 4.21: ATM.....	68
Şekil 4.22: Bekleme alanları.....	69
Şekil 4.23: Bekleme alanı.....	70
Şekil 4.24: Alakart hizmet veren yeme-içme alanları	71
Şekil 4.25: Self servis hizmet veren yeme-içme alanları.....	71
Şekil 4.26: Asansörler.....	72
Şekil 4.27: Engelli şarj noktası.....	73
Şekil 4.28: Engelli kılavuzu.....	73

KISALTMALAR

- ABD : Amerika Birleşik Devletleri
- ACI : Uluslararası Havalimanı Konseyi
- ADA : Americans with Disabilities Act
- DHMİ : Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü
- DİE : Devlet İstatistik Enstitüsü
- ICF : Uluslararası Fonksiyon, Özürlülük ve Sağlık Sınıflaması
- ICIDH : Uluslararası Yetersizlik, Özürlülük ve Engellilik Sınıflaması
- ILO : Uluslararası Çalışma Örgütü
- KAİK : Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu
- MEB : Milli Eğitim Bakanlığı
- SATH : Engelliler İçin Seyahati Geliştirme Derneği
- SHGM : Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
- TS : Türk Standardı
- TÜİK : Türkiye İstatistik Kurumu'nun
- UN : Birleşmiş Milletler
- WHO : Dünya Sağlık Örgütü
- WTO : Dünya Turizm Örgütü

1 GİRİŞ

Günümüzde gelişen teknoloji ile birlikte insanların yaşamları da hızlanmaktadır. Hızlanan yaşam ve zamanın insan hayatındaki önemi, kişilerin ulaşım standartlarını etkilemekte, kişileri hızlı ve sorunsuz ulaşım yollarına yöneltmektedir. Hızlı ulaşım araçları ile mesafeler kısaltılmakta, insanların dünyanın her yerine ulaşmaları mümkün kılınmaktadır. Kişilerin zamanla yarışmaları sebebi ile ulaşımını sorunsuz ve aksatmadan gerçekleştirmeleri ise günümüz şartlarında büyük önem taşımaktadır. Ulaşım birimlerinden uzak mesafeleri hızla kat edebilmesi nedeniyle havayolları günümüz şartlarında en çok tercih edilen ve en güvenilir ulaşım aracı olma özelliğini taşımaktadır. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu (KAİK) tarafından yapılan araştırmaya göre, 2013 yılında yayınlanan Ulaştırma Kaza İstatistikleri Raporu'nda havayollarının güvenilirliği yüksek bir ulaşım yolu olduğu belirtilmiştir. (KAİK 2013). Dolayısıyla engelli bireyler de engeli olmayan insanlar gibi hızlı ve güvenilir bir yöntemle ulaşım yolunu talep etmektedirler. Engelli bireylerin hayatlarında yaşadıkları en büyük zorluklardan biri de fiziksel çevrede ulaşım ve dolaşım konularında olmaktadır. Bu bağlamda engelli bireylerin de ulaşım olanaklarından faydalanmaları en doğal hakları olup, onlara bu alanlarda da erişim olanaklarının tanınması gerekmektedir.

Engelli olma durumu doğuştan olabildiği gibi sonradan da oluşabilmektedir. Doğuştan herhangi bir fiziksel engeli bulunmayan bireyler de, hayatlarının bir döneminde çeşitli sebepler sonucunda geçici ya da kalıcı olarak engelli olabilmektedirler. Geçici veya kalıcı sakatlıklar, yaşlılık dönemi ile birlikte gelen fiziksel engel durumları, hastalıkların oluşturduğu fiziki engeller, sonradan oluşabilecek engellilik durumlarına örnek olarak gösterilebilmektedir. Bütün bu engel teşkil eden durumlar sebebi ile bireyler hayatlarında birçok alana erişim ve ulaşımında zorluklar yaşamaktadırlar. Çözülmeyen sorunlar sebebi ile engelli bireyler, hakları olan birçok hizmetten faydalanamamaktadır. Sosyal ve fiziki çevrenin kendi beceri ve yeterliliklerine uyumsuzluğu sebebi ile mevcut haklarını kullanamamaktadırlar.

Engelli bireyler kendi kendilerine yetebilmeleri ve hayatı bağımsız yaşayabilmeleri durumunda psikolojileri olumlu yönde etkilenebilmektedir. Mevcut engelleri dışında fiziki ve yapılandırılmış çevrede bulunan engeller azaltıldığı takdirde, engelli bireyler bağımsız şekilde hareket edebilecek, daha üretken bireyler olarak hayata dâhil olabileceklerdir. Bu sayede birey olma

hisleri ve özgüvenleri olumlu yönde etkilenebilecektir.

Engelli bireylerin engellerinden dolayı kullanamadıkları haklarından bir tanesi de ulaşım araçlarına erişim ve seyahat etme haklarıdır. Engelli bireylerin yaşamlarının her alanında karşılaştıkları engeller ne yazık ki seyahat ve ulaşım alanlarında da mevcuttur. Engelli bireylerin ulaşım alanlarında karşılaştıkları erişim problemleri onların ulaşım araçlarına yetişme konusunda zamanla olan yarışlarında sorunlarının daha da büyümesine neden olmaktadır. Sağlıklı (engelsiz) bireyler gibi, araçlarının kalkış saatine zamanında erişebilmek engelli bireyler için de seyahat konusunda önemli başlıklardan birini oluşturmaktadır.

Havalimanı ulaşım sektöründe gerek hız gerekse güvenlik sebebi ile insanlar üzerinde daha olumlu etki bırakmak tercih sebebi olmaktadır. Hızlanan hayat akışı ile birlikte zaman kaybetmek istemeyen kişiler, ulaşımını havayollarını kullanarak yapmayı tercih etmektedirler. Zamandan kazanmak engelsiz bireyler için olduğu kadar engelli bireyler için de önem taşımaktadır. Fiziksel engelli bireylerin, diğer insanlara oranla daha fazla zaman ve çaba sarf ettikleri gerçeği göz önünde bulundurulduğunda, karşılaşılabilecekleri çevresel erişim ve ulaşım problemlerinin en aza indirgenmesi gerekmektedir. Var olan fiziksel engellerine bir de fiziksel çevrede var olan engellerin eklenmesi, engelli bireylerin ulaşım alanlarından engelsiz ve bağımsız şekilde faydalanabilme haklarını engellemektedir.

1.1 ARAŞTIRMANIN AMACI

Engelli bireylerin sosyal hayata katılmaları, engelli olmayan kişiler gibi çalışmalarını, seyahat etmeleri, özgürce ulaşımını sağlayabilmeleri insanca yaşamının gerekliliklerindedir. Engelli bireyler, yapılandırılmış çevredeki erişim ve dolaşım sorunları sebebi ile hayatlarının büyük bir kısmını evlerinde geçirmek zorunda kalabilmektedirler. Onların sosyal hayata katılmaları, kendi kendilerine günlük ihtiyaçlarını karşılayıp, ulaşacakları yerlere engelsiz ve özgür şekilde gidebilmeleri sağlanmalıdır.

Günümüzde ulaşım gerek engelli gerekse engelli olmayan bireyler için önem arz etmektedir. Ulaşım, insanların hem iş hayatlarında hem de özel hayatlarında da yaşamlarını kolaylaştıran bir olgudur. Bu bağlamda kişiler ulaşımını güvenli, sorunsuz ve hızlı bir şekilde gerçekleştirmek

istemektedirler. Engelli bireyler söz konusu olduğunda ise her alanda olduğu gibi ulaşım alanlarında da sıkıntılar yaşandığı görülmektedir.

Bu araştırmanın amacı, kişilerin zamanla yarıştıkları ulaşım alanlarında engelli bireylere erişilebilirlik sorunu teşkil eden durumların olup olmadığı, ulaşım alanlarında engelli bireylere yönelik ne gibi önlemlerin alındığı ve ne gibi kolaylıklar sağlandığının belirlenmesi ve tasarımın engelli bireyler için ne kadar bağımsızlık sağlayabileceğinin araştırılmasıdır. Engelli bireylerin kendi kendilerine havalimanlarında hızlı ve engelsiz bir şekilde başta ulaşım aracına olmak üzere, çeşitli ihtiyaçlarını giderecekleri mekânlara erişim ve ulaşımını sorunsuz ve hızlı olarak gerçekleştirip gerçekleştiremedikleri sorusu araştırma sorusunu oluşturmaktadır. Bu sebepler ışığında bu çalışmada, havalimanlarında engelli bireylerin uçağa ve uçuş saatine kadar olan zamanlarında, alanda zaman geçirecekleri diğer mekânlara ve ulaşım aracına erişim ve ulaşım süreçleri incelenerek bu süreçte havalimanlarında engelli bireylerin ne kadar bağımlı ya da bağımsız olabildikleri araştırılmıştır.

1.2 ARAŞTIRMANIN KAPSAMI

Bu araştırma kapsamında engelli gruplarından sadece görme ve ortopedik yeti yitimi olan engelli bireyler araştırmaya dâhil edilmiştir. Farklı engelli grupları içerisinde, fiziksel ve görme engelli insanlar için gerekli çevresel koşullar sağlandığı durumda, tamamen bağımsız hareket etmeleri mümkün olabilmektedir. Bu bağlamda araştırmanın kapsamı fiziksel engelli bireyler ve görme engelli bireylerin, farklı engellilik türleri sebebi ile ‘yolcu’ olarak havalimanlarındaki ulaşım ve yön bulma olanaklarının incelenmesi ve havaalanı girişinden uçağa erişimlerine ve uçaktan indikten sonra çıkış noktasına kadar olan süreçte olası eşikleri farklı engellilik türleri sebebi ile nasıl aştıklarının araştırılmasıdır. Eşik, bir şeyin başka bir şeye dönüştüğü bir nokta, bir geçiş, durum ve sınır olarak nitelendirilmektedir (Civaroğlu 2008).

Zihinsel yeti yitimi olan engelli bireyler ve sağır ve dilsiz olan engelli bireyler araştırmaya dâhil edilmemiştir. Zihinsel yeti yitimi olan engelli bireyler gerekli mekânsal olanaklar sağlansa dahi her zaman bir refakatçiye ihtiyaç duymakta ve mekânsal ihtiyaçlarını bağımsız olarak karşılayamamaktadırlar. Sağır ve dilsiz olan engelli bireyler ise mekânları algılamak ve

deneyimlemek noktasında bir refakatçiye ihtiyaçları olmadan, mekânlarda gerekli düzenlemeler yapılmamış dahi olsa; bedensel ve görme engelliler kadar zorluk yaşamamaktadırlar. Çalışmanın kapsamı bağımsız olarak mekânsal kullanım olduğundan, çalışmaya sadece bedensel ve görme engelli bireyler dâhil edilmiştir. Bedensel engelli bireyler için fiziksel koşulların uygunluğu ve görsel bilgilendirme mekânsal erişim ve ulaşım için en önemli faktörlerken; görme engelli bireyler açısından ise erişilebilirlik daha çok yüzeylerin hissedilebilirliği üzerine kuruludur. Bu koşullardan etkilenebilecek engelliler olan bedensel ve görme engelliler çalışma için seçilmiştir. Görme ve bedensel engelli bireylerin, gerekli koşullar sağlandığı takdirde, refakatçiye ihtiyaç duymadan, bağımsız hareket ederek mekânları kullanabilmeleri mümkün olduğundan; bağımsız hareket edebilmelerinde mekân ve alanların tasarım kararlarının, engellilerin bağımsız hareketlilikleri üzerindeki rolü araştırılmıştır. Bu bağlamda görme ve bedensel engellilerin mekânları kullanımlarında bağımsız hareketliliklerinin mekânın tasarım kararlarıyla ilgisinin mevcut olup olmadığı sorusu havalimanı örneği üzerinden incelenmiştir.

Bu bağlamda farklı engellilik türleri olan engelli bireylerin havalimanı dış hatlar içerisinde ulaşım aksları üzerinde hangi eşiklerden geçtikleri, bu eşikleri hangi engelli sınıfında olan engelli bireyin nasıl aştığı, erişimlerini aynı noktalar üzerinden yapıp yapamadıkları, farklı noktaları kullanmaları durumunda ise rotalarının uzayıp uzamadığı gibi ulaşımını etkileyen faktörler incelenmiştir.

2 ENGELLİLİK VE ERİŞİLEBİLİRLİĞE GENEL BAKIŞ

2.1 ENGELLİLİK, ERİŞİLEBİLİRLİK VE YAPILAN ÇALIŞMALAR

Literatürde, engellilerin kamusal mekânlara erişimiyle ilgili yapılmış pek çok çalışma, araştırma ve yayın bulunmaktadır. Konuyla ilgili yapılan çalışmaların büyük kısmının sosyal mekânlara yönelik olmasından ve bu çalışmalarda da engellilerin en çok sosyal mekânlarda engellerle karşılaşmalarından dolayı, bu çalışma da sosyal mekân konumunda yürütülmüştür.

Kamusal mekânlarla ilgili yapılan çalışmalar incelendiğinde; Aydın, D., Yılmaz, B., “Ortopedik Engelliler İçin Eğitim Mekanları Tasarımında Malzemenin Önemi” konulu çalışmalarında, engelli bireylerin ortopedik engellerinden dolayı mekanları kullanırken yaşadıkları sorunlar üzerinedir. Engelli bireylerin mekânları kullanırken yaşadıkları sorunlardan, bu sorunu yaşamalarındaki temel nedenlerden yola çıkarak, mekânların engelli kullanıcılar yok sayılarak, standart insan ölçülerine göre tasarlanmış olması sorunu üzerinde durmaktadır. Şahin, H., “Engelli Bireylerin Konaklama Tesislerinden Memnuniyet Durumlarının İncelenmesi” konulu çalışmada; engelli bireylerin konaklama tesislerinden memnun olup olmama durumları, memnunsalarsa nelerden memnun oldukları, değilse nelerden şikâyetçi oldukları ve olumlu kararların neler olması gerektiği araştırılıp, incelenmiştir. Tuncer, A., “Huzurevlerinde Yaşlı ve Engelli Bireylerin (Tekerlekli Sandalye Kullanıcıları) Yaşamsal Kalitesinin İrdelenmesi, Sorunların Tespiti ve Çözüm Önerileri” konulu çalışma; huzurevlerinin yaşlı ve engelli bireyler tarafından kullanıma uygunluğunu araştırmaktadır. Araştırma bölgesi olarak Ankara Süleyman Demirel Huzurevi Yaşlı Bakım ve Rehabilitasyon Merkezi seçilmiştir. Ön anket çalışması yapılarak yaşlı ve tekerlekli sandalye kullanıcısı sakinler, personel ve idari personelin içinde buldukları durum tespit edilmiştir. Araştırmada huzurevlerinde yaşayan bireylerin yaşam kalitesi düşüncesi çerçevesinde huzurevlerindeki iç ve dış mekânların yaşamsal eylemleri gerçekleştirmelerini ne derecede sağladığı tespit edilmeye çalışılmıştır. Güngör, C., “Alışveriş Merkezlerinin Engelliler İçin Erişilebilirlik Standartları Kapsamında İrdelenmesi” konulu çalışmada, fiziksel engelli insanların halka açık yapılarda, yapının sunduğu hizmetlere erişimlerinin, yapılı çevreden kaynaklanan mimari engeller nedeniyle sınırlı kalması sorununa odaklanmış ve Ankara ilindeki farklı dönemlerde yapılmış iki alışveriş merkezinde mevcut

durumu incelemiştir. Alkan F., “Accessibility For People With In Urban Spaces” konulu çalışmada; engelli bireylerin ihtiyaçlarına dikkat çekerek, onlar için kamusal alanlarda alınması gereken önlemler ve uygulanması gereken özel tasarımlar üzerinde durulmuştur. Kaplan, H., Öztürk, M., “Engelliler, Kamu Mekanı ve Engelsiz Tasarım: Ankara Metrosu ve Hrs İstasyonlarında Bir İnceleme” konulu çalışma; tekerlekli sandalye kullanıcılarının, dış mekanlardaki ulaşım sorunundan yola çıkarak, engelli bireylerin metro istasyonlarına ulaşım ulaşamama durumları incelenmiştir.

Kamusal mekânların yanı sıra kentlerin kimlikleri ve yaşam koşulları engellilerin sosyal mekânlara erişiminde özel araştırma konusu olabilmektedir. Bu kapsamda yapılan çalışmalara bakıldığında; Erdem, H., Ankara’da İç ve Dış Mekan Tasarımlarında Tekerlekli Sandalye Kullanıcılarının Yaşam Analizi” konulu çalışmada, engelli bireylerin yaşam kalitesinin sağlanması bakımından, iç ve dış mekanlarda kullanım kolaylığı veya zorluğu tespit edilerek yaşamlarının analiz edilmesi amaçlanmıştır. Bekçi, B., “Fiziksel Engelli Kullanıcılar İçin En Uygun Ulaşım Akıllarının Erişilebilirlik Açısından İrdelenmesi: Bartın Kenti Örneği” konulu çalışmada; açık alanlar ele alınarak, engellilerin kullanımına ne kadar kolaylık sağladıkları incelenmiştir. Bu bağlamda araştırmacı, Bartın’da bulunan Yalı Boyu Park Alanı’nı incelemiştir. Gökçe, D., Yılmaz, T., “Kentsel Açık ve Yeşil Alanların Engelli Bireylerin Sosyal Yaşamı Açısından Önemi” konulu çalışmada; engelli bireylerin topluma kazandırılmalarının önemi doğrultusunda, sosyal hayattan dışlanmadan, kentsel hayata katılımımlarını sağlamak amacı ile kentsel ve açık, yeşil alanlar incelenmiş ve bu alanların engelli bireyler üzerindeki önemi ele alınmıştır. Araştırma kapsamında, Antalya’da bulunan engelli bireylerle, belediyelerin engelli birimleri, üniversitenin engelli birimi ve engelli dernekleri ile görüşülmüş ve görüşmelerle veriler toplanmıştır. Sağlık, E., “Kentsel Dış Mekan Tasarımlarının Tekerlekli Sandalye Kullanıcıları İçin Yeterliliği ve Geliştirme Olanakları: Ordu Kent Merkezi Örneği” konulu çalışmada, tekerlekli sandalye kullanan engelli bireylerin Ordu kent merkezindeki yaşam zorlukları ve gereksinimleri kentsel tasarım açısından irdelenmiştir. Müftüoğlu, U., “Tekerlekli Sandalye Kullanan Bedensel Engellilerin Kentsel Mekanları Kullanım Olanaklarının Trabzon Kent Merkezi Örneği Üzerinde İncelenmesi” konulu çalışmada, engellilerin yapılan anketler sonucu kentsel mekanlarda karşılaştıkları sorunların saptanması ve kentsel mekanlarda engelli

kişilerin rahat hareket etmesine imkan verecek tasarımların araştırılması amaçlanmıştır. Çalışma Trabzon ili içerisinde yapılmıştır.

Engellilerle ilgili yapılan çalışmalar incelendiğinde literatürde havalimanları ve engellilik kavramlarını bağlayan çalışmaların yeterli olmadığı tespit edilmiş, bu çalışma ile engellilerin havalimanlarındaki erişebilirlikleri kapsamında kişilerin güvenli ve hızlı bir ulaşım yolu olması nedeniyle araştırma havalimanları üzerinde yürütülmüştür. Atatürk Havalimanı'nın sertifikalı bir havalimanı olması nedeniyle, yapılmış uygulamaların ulaşılabilirlik açısından gözden geçirilmesi, erişilebilirlik açısından tasarımın çözüm bulması gereken problem alanlarının sağlanan hizmetlerin engelli kullanıcılar ve mekan çözümleri açısından değerlendirilmesi, bu çalışmanın kapsamı içerisinde yer almaktadır.

2.2 ENGELLİLİK İLE İLGİLİ GENEL BİLGİLER

Dünya'nın çeşitli yerlerinde bireyler büyük oranda, belirli fonksiyonları yerine getirebilme yeteneklerinin eksik olduğu ya da engellendiği fizyolojik eksikliklerle yaşamak zorundadır (Burcu 1999 s. 83). Engellilik, doğuştan olan ya da sonradan ortaya çıkan nedenlerle bireyin bedensel veya zihinsel yeteneklerini kaybetmesi halidir. Kişilerin yeteneklerini doğuştan veya sonradan çeşitli şekillerde kaybetmesi nedeniyle engelli olması, yaşamsal aktivitelerini kısmi veya tam olarak engellemekte ve bu durum sosyal yaşamlarını sürdürmelerini zorlaştırmaktadır (Aytaç 2005 s. 126, Beşer ve diğerleri 2006 s. 267).

Engellilik ile ilgili birçok tanımlama bulunmaktadır. 1980 yılında Dünya Sağlık Örgütü (WHO) tarafından yayınlanan bildirgede engellilikle ilgili üç ayrı kategoride tanımlama yapılmıştır (Arıcı 2010).

a. Yetersizlik (Impairment): Fizyolojik, psikolojik veya anatomik yapının kaybını ya da normalden sapması halini ifade eder. Bu tanım özellikle organ düzeyindeki bozuklukları ifade etmektedir.

b. Özürlülük (Disability): Bu tanım fiziksel ve zihinsel yeti kaybını ifade etmektedir. Sağlığın bozulması sonucu oluşan yetersizlikten dolayı bir yeteneğin normale oranla azalması veya kaybedilmesi olarak tanımlanmaktadır.

c. Engellilik (Handicap): Yukarıda açıkladığımız yetersizlik veya özürlülük halleri nedeniyle kişinin yaş, cinsiyet, sosyal ve kültürel düzeyinde göre normal kabul edilen yaşam gereklerini

yerine getirememesidir (WHO 1980). Bu tanımdan da hareketle engellilik bedensel yetersizlik olarak tanımlanabilmektedir (Özçelik 1982 s. 48).

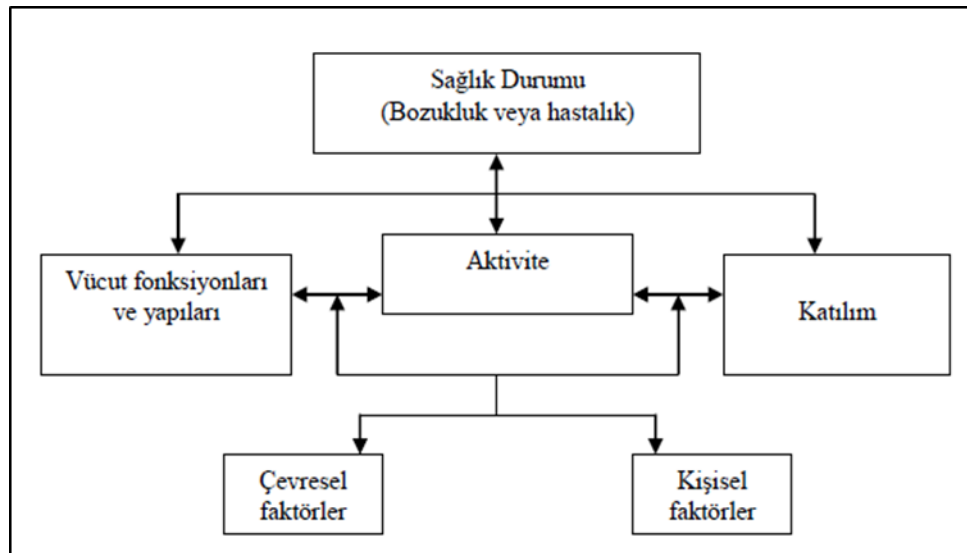
Tablo 2.1: Yetersizlik (Impairment), özürlülük (disability) ve engellilik (handicap) kavramlarının uluslararası sınıflandırılması

Terim	Yetersizlik	Özürlülük	Engellilik
Derece	Organ	Kişi	Sosyal çevre
Yetersizlik	Vücut yapısı ve fonksiyonu	Aktivite	Roller
Örnek	Bir gözün olmaması	Derin görüşte kısıtlanma	Sürtücü belgesi alamama

Kaynak: (WHO 1980 S. 29).

Dünya Sağlık Örgütü'nün (WHO) Uluslararası Yetersizlik, Özürlülük ve Engellilik Sınıflaması (ICIDH) 2001'de tekrar gözden geçirilerek Uluslararası Fonksiyon, Özürlülük ve Sağlık Sınıflaması (ICF) olarak yayınlanmıştır (Kaya 2006 s. 8).

Şekil 2.1: Dünya sağlık örgütü engellilik modeli



Kaynak: (WHO 2001 s. 26).

ICF; Dünya Sağlık Örgütü tarafından sağlık durumuna göre fonksiyonel durumun araştırıldığı çalışmalara bilimsel temel oluşturmak, sağlıkla ilgilenen profesyoneller, diğer ilgili sektörler ve engelli bireyler arasında iletişimi artıracak standart dili oluşturmak, ülkelerdeki sağlık sistemi ve hizmetlerinin değerlendirmesini sağlamak, sağlık bilgi sistemi için sistematik bir kodlama oluşturmak amaçları ile geliştirilmiştir. ICF; engelliliğin sınıflandırılmasında kişinin bedensel, zihinsel, ruhsal, işitsel ve duyuşsal fonksiyonlarının azalmasını ve kaybedilmesini; kişinin aktivitelerinin ve katılımının sınırlanmasını; kişisel ve çevresel faktörlerini içine alan çok boyutlu bir değerlendirme sistemidir (Özürlüler İdaresi Başkanlığı 2009a s. 1).

Birleşmiş Milletler (UN) Genel Kurulu'na kabul edilen İnsan Hakları Evrensel Bildirgesi'ne Ek 3447 No'lu ve 9 Aralık 1975 tarihli "Engelli Kişilerin Hakları Beyannamesi'nin birinci maddesi ise engelli kişiyi; "normal bir kişinin sosyal yaşantısında kendi kendine yapması gereken işleri, bedensel veya ruhsal kabiliyetlerindeki kalıtsal ya da sonradan meydana gelen herhangi bir noksanlık sonucu yapamayanlar" olarak tanımlamaktadır (UN) 1975).

Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) ise engelli kişiyi; "fiziksel ya da zihinsel yeteneklerin azalması sebebiyle, bir iş ya da aktiviteyi devam ettirme ve yürütme kabiliyetinde ileri derecede eksilme olan kişi" olarak tanımlamaktadır (ILO 2008).

Türkiye İstatistik Kurumu'nun (TÜİK) tanımına göre engelli; "doğuştan veya sonradan herhangi bir nedenle bedensel, zihinsel, ruhsal, duyuşsal ve sosyal yeteneklerini çeşitli derecelerde kaybetmesi nedeniyle normal yaşamın gereklerine uyamama durumunda olup, bağımsız hareket edebilmesi için yapılarda ve açık alanlarda özel fiziki düzenlemelere gereksinim duyan kişi"dir (DİE 2004 s. 1).

Türk Standartları Enstitüsü ise, engelli bireyi; "vücut fonksiyonlarını kullanmada fiziki ve zihinsel kısıtlılık veya kayıp halinde olan kişi" olarak tanımlamaktadır (TSE 1999 s. 1).

Mimari tanımlamada ise engellilik, fiziksel eksiklikler yüzünden genel ihtiyaçlara göre tasarlanmış binaları kullanmada uygun olanakların yokluğundan dolayı engellere uğrayan insanlar olarak tanımlanmaktadır (Goldsmith 1976).

2.3 ENGELLİLİĞİN NEDENLERİ

İnsan hayatında birçok sebep engelliliğe neden olabilmektedir. Bu sebepler ise doğum öncesi nedenler, doğum anına ait nedenler ve doğum sonrası nedenler olarak ele alınabilmektedir.

2.3.1 Doğumdan Önce Olan Engellilik

Doğum öncesi engellilik nedenleri; yeni doğacak bebeğin sağlığı, anne adayının genel sağlık durumu ile yakından ilişkilidir. Annenin daha önce geçirmiş olduğu hastalıklar, sahip olduğu genetik özellikleri, kan değerleri, kullandığı ilaçlar doğacak olan bebeğin sağlığını etkilemektedir. Yeni doğacak bebeğin sağlığını olumsuz etkileyebilecek nedenler aşağıda sıralanmıştır (Sapancı 2013):

- a. Aile soyunda var olan genetik hastalıklar,
- b. Özellikle genetik hastalığı olan akrabalar arasındaki evlilikler,
- c. Anne ve baba arasındaki kan uyumsuzluğu,
- d. Kromozomsal nedenler,
- e. Annenin doğum yaşının altında ya da üstünde bir yaşta hamile kalması sonucu doğumlar,
- f. Hamilelik sırasında doktor tavsiyesi dışında ilaç kullanımı,
- g. Hamilelik sırasında annenin sigara, alkol, uyuşturucu kullanması,
- h. Hamilelik sırasında iyonize röntgen ışınlarına maruz kalma,
- i. Hamilelik sırasında yetersiz beslenme,
- j. Hamilelik sırasında ateşli, bulaşıcı hastalık geçirme travmaya maruz kalma,
- k. Hamilelik sırasında kaza, aşırı stres, zehirlenme,
- l. Hamilelik sırasında sağlık kontrollerinin ve yapılması gereken testlerin yaptırılmaması,
- m. Çok sayıda ve sık hamile kalınması veya doğum yapılması,
- n. Annede yüksek tansiyon, kalp hastalığı, şeker hastalığı gibi hastalıkların bulunması (Sted 2000).

2.3.2 Doğum Anında Olan Engellilik

Doğum anına ait engellilik nedenleri doğum sırasında gerçekleşmektedir. Doğumun profesyonel sağlık elemanları tarafından, sağlık kuruluşunda gerçekleştirilmesi, anne ve bebek sağlığı açısından son derece önemlidir. Aşağıda doğum anına ait engellilik nedenleri sıralanmıştır (Sapancı 2013):

- a. Doğumun sağlık kuruluşunda, sağlık elemanlarınca gerçekleştirilmemesi,
- b. Doğumun beklenen süreden önce ve güç olması,
- c. Bebeğin düşük doğum ağırlığı ile doğması,
- d. Doğum esnasında bebeğin travmaya maruz kalması,
- e. Doğum esnasında bebeğin oksijensiz kalması (Sted 2000).

2.3.3 Doğum Sonrası Olan Engellilik

Doğum sonrası engellilik nedenleri, kişilerin içinde bulunduğu toplumların sağlık ve bilinç hususlarına yaklaşımlarıyla orantılıdır. Bebeğin özellikle doğum sonrası karşılaşılabileceği olumsuz nedenler aşağıda ele alınmıştır (Sapancı 2013):

- a. Doğum sonrası bebeğin ağır ve ateşli hastalık geçirmesi,
- b. Yeni doğan bebeğin sağlık kontrolünden geçirilmemesi ve gerekli testlerin yaptırılmaması,
- c. Bebeğin aşılarının düzenli olarak yaptırılmaması,
- d. Bebeğin yetersiz beslenmesi,
- e. Ev, iş, trafik kazaları,
- f. Ailenin ve çevrenin eğitimsizliği
- g. Bireylerin ihmal ve istismar edilmesi (Sted 2000).

Diğer engellilik nedenleri olarak; ev kazaları, iş kazaları, trafik kazaları, savaşlar ve doğal afetler, yakın akraba evlilikleri ile yaşlılık sayılabilmektedir (Karahana 1998). Bunların yanı sıra kişilerin yaşamlarındaki bazı özel koşullar da engellilik durumu yaratabilmektedir. Çok kilolu olma, çok zayıf olma, çok uzun veya kısa olma, vücut oranlarında standartlara uymayan ölçülerin olması, yaşlılık ile birlikte gelen güç kayıpları bu durumlara örnek olarak verilebilir.

Türkiye İstatistik Kurumu'nun 2002 yılında yaptığı araştırma sonucuna göre Türkiye'deki engelli nüfusunun yüzde 23'ü doğuştan, yüzde 73'ü sonradan, yüzde 2'si ise bilinmeyen sebeplerden ötürü engelli olmuşlardır (Tablo 2.2).

**Tablo 2.2: Engelliliğin türü ve engelin ortaya çıkış zamanına göre
özürlü nüfus oranı**

Özrün türü ve özrün ortaya çıkış zamanına göre özürlü nüfus oranı, 2002									
The proportion of disabled population by type of disability and the appearance time of disability, 2002									
A. Toplam - Total B. Erkek - Male C. Kadın - Female									
(%)									
Özrün ortaya çıkış zamanı – The appearance time of disability									
Yerleşim yeri Place of residence	Doğuştan Congenital			Sonradan Subsequent			Bilinmeyen Unknown		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C
Ortopedik özürlü – Orthopedical disability									
Türkiye -Turkey	23,91	21,51	27,33	73,30	76,17	69,21	2,79	2,32	3,46
Kent - Urban	21,69	19,22	25,33	75,56	78,61	71,05	2,76	2,17	3,62
Kır - Rural	26,39	24,15	29,45	70,77	73,36	67,26	2,83	2,49	3,29
Görme özürlü – Seeing disability									
Türkiye -Turkey	20,41	20,46	20,35	76,32	76,49	76,09	3,27	3,05	3,56
Kent - Urban	19,78	19,06	20,69	77,77	78,21	77,20	2,45	2,73	2,10
Kır - Rural	21,10	21,88	19,93	74,75	74,75	74,76	4,15	3,38	5,31
İşitme özürlü – Hearing disability									
Türkiye -Turkey	29,49	29,14	29,92	67,10	68,13	65,85	3,41	2,73	4,24
Kent - Urban	24,59	23,83	25,43	71,80	73,66	69,71	3,61	2,51	4,85
Kır - Rural	34,81	34,53	35,17	62,00	62,52	61,32	3,20	2,96	3,51
Dil ve konuşma özürlü – Speaking disability									
Türkiye -Turkey	46,63	45,73	48,14	50,16	51,81	47,39	3,21	2,46	4,46
Kent - Urban	41,60	38,81	46,17	55,14	58,98	48,83	3,26	2,20	5,00
Kır - Rural	52,18	53,22	50,38	44,67	44,03	45,76	3,15	2,74	3,86
Zihinsel özürlü – Mental disability									
Türkiye -Turkey	47,92	46,12	50,64	49,89	51,98	46,73	2,19	1,90	2,63
Kent - Urban	45,99	42,17	51,23	51,65	56,09	45,56	2,36	1,74	3,21
Kır - Rural	49,68	49,45	50,05	48,29	48,51	47,92	2,03	2,03	2,04

Kaynak: (TÜİK 2002).

2.4 ENGELLİLİĞİN SINIFLANDIRILMASI

Engellilik çeşitlerini kesin çizgilerle ayırmak mümkün olmamaktadır. Bazı hastalıklar tedavi edilmediğinde ya da tedavi edilse bile zihinsel veya bedensel bazı bozukluklara neden olabilmektedir. Bu yüzden engelli açısından engele neden olan faktörün bir önemi olmayıp, bu faktör sonucu kişide meydana gelen fonksiyon kaybı veya çalışma gücü kaybı dikkate alınmaktadır (Çakmak 2006 s. 56).

T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü Başkanlığı ve T.C. Başbakanlık Özürsüzler İdaresi Başkanlığı tarafından 2002 yılında yapılan Türkiye Özürsüzler Araştırması'nda engellilik şu

başlıklar altında incelenmiştir:

1. Ortopedik (Bedensel) Engelliler
2. Görme Engelliler
3. İşitme Engelliler
4. Dil ve Konuşma Engelliler
5. Zihinsel Engelliler
6. Diğer Engelliler (DİE 2004).

Farklı engellilik türü ve düzeylerine sahip olan insanların çevre koşullarına uyumunu ve erişimini sağlayacak tasarım kararlarını alabilmek için öncelikle engellilik türlerini ve düzeylerini incelemek gerekmektedir.

2.4.1 Bedensel Engelliler

Bedensel engelliler, ortopedik yetersizlikleri bulunan bireyler ile müzmin hastalığa sahip kişileri kapsamaktadır. Ortopedik yetersizlik, herhangi bir sebep sonucunda sinir sisteminin zedelenmesi, geçirilen hastalıklar ve kazalar sonucunda kas, iskelet ve eklemlerin işlevlerini yerine getirememesi durumudur (Kobal 2005). Müzmin hastalıklar ise, kişinin bakımının sürekli olması şeklinde tanımlanmaktadır (Özek 2005). Tekerlekli sandalye kullanan engelli bireyler, yürümesi sakıncalı görülen veya yürüme engeli olan kişi olarak tanımlanmaktadır; yürüyebilen engelliler ise baston, koltuk değneği, protez gibi araçlarla hareket edebilen kişi olarak tanımlanmaktadır (TSE 1999). Ortopedik engelliler tekerlekli sandalye kullanan engelliler ve yürüyebilen engelliler olarak iki genel gruba ayrılmaktadır. Dünyada engelli nüfusunun yaklaşık yüzde 5-20'si ortopedik engellidir (UNESCAP 2000).

“Yürüyebilen engelliler” grubunda yardıma ihtiyaç duymadan yürüyebilenler, herhangi bir dayanak aracılığıyla veya bastonla yürüyebilenler ve koltuk değneğiyle yürüyebilenler yer almaktadır. “Tekerlekli sandalyeye bağlı engelliler” grubunda ise; vücutlarının üst kısmını tümüyle kullanabilenler ve vücutlarının hiçbir bölümünü kullanamayan engelli bireyler bulunmaktadır (Mutluer 1997).

Türk Standartları Enstitüsü'ne göre ise bedensel engellilik; normal insan hareketliliğine sahip olmayan ve hareket organlarında eksiklik bulunduğundan yardımcı cihazlarla hareket edebilen kişi olarak tanımlanmaktadır (TSE 1999).

Tablo 2.3: Hareket olanağı kısıtlı ortopedik engellilerin sınıflandırılması

1-Yürüyebilen engelliler	a.Hiç bir yardıma gerek olmadan yürüyebilenler
	b.Tutanak ya da bastonla yürüyebilenler
	c.Koltuk değneği ya da daha komplike bir aparatla yürüyebilenler
2-Tekerlekli sandalyeye bağlı engelliler	a.Tekerlekli sandalyeye bağlı olup zaman zaman yürüyebilenler
	b.Vücudunun üst kısmını tamamen kullanabilen tekerlekli sandalyeye bağımlı engelliler
	c.Vücudunun üst kısmını da kullanmayan ağır bedensel engelliler ve vücudunun üst kısmını tamamen kullanabilen tekerlekli sandalyeli engelliler

Kaynak: (Mutluer 1997).

Raschko'ya göre bedensel engellilik kavramı; refleks kaybı, koordinasyon bozukluğu, uzuvları kullanamama, el ve kol hasarları, yürümeye yardımcı aletlere bağımlılık gibi durumları içermektedir (Müftüoğlu 2006).

Tablo 2.4: Bedensel engellilik kavramının açıklanması, özellikleri ve gereksinimleri

Engellilikler	Özellikleri	Gereksinimler
Refleks kaybı	Kişiler genellikle yürüme yardımcı araçları kullanırlar, yavaş yürürler, reaksiyon süreleri uzundur.	Mobilya ve mefruşatta güvenlik önlemleri, özellikle zayıf dengeli olmaları nedeniyle özel çözümler gerekir.
Koordinasyon bozukluğu	Parkinson, multiple sclerosis gibi hastalıklar nedeniyle basit işlevlerin yapılamaması.	Bazı yardımcı servisler gerekebilir. Bazı kendi bakım işlemleri eğitilebilir.
Dayanaksızlık	Kalp, yüksek tansiyon, ileri yaşla bağlantılı hastalıklar, omurga bozuklukları ve benzeri ağırlı hareket yapmaya engel olan bozukluklar.	Engellilik düzeyine bağlı olarak yardım düzeyi, merdiven olmamalı, güç harcamakta zorluklar, uzun süren yaralanmalardan korunmalı.
Kola ilişkin hasarlar	Kollarda güç ve hareket eksikliği, bursitis, eklem iltihabı ve parasisi gibi hastalıklar.	Orta ağırlıkta olan durumlarda engelli kendisi işlerini yapabilir. Bazı durumlarda yardım gerekebilir.
EI hasarları	El hareketleri yapamayan insanlar, eklem iltihap ve doğuştan deformasyonlar sonucu oluşabilir.	Özel yardım gerekebilir. Mobilya ve ekipmanda iki elle tutma yerine bir elle iş yapma yönünde çözümler.
Üst uzuvları kullanamama	Üst uzuvların tümüyle felç olması.	Kendine yeterli olması için kullanılabilir yeteneklere bağlı olarak yardım gerekir.
Eğilme ve diz çökme sorunları	Eklem tutulmaları, eklem iltihabı sonucu oluşabilir., genellikle oturma ve diz çökme sırasında zorluklar.	Genellikle kendi işlerini görebilirler. Sık kullanılan araçların erişilebilir düzeylerde bulunması doğrudur.
Yürüme araçlarına bağımlılık	Baston, protez, koltuk değneği, kullanımı gerektiren engellilik durumu. Çocuk felci, eklem iltihabı, travma ve benzeri sonucu oluşur.	Görelî bağımsızlık mümkün olabilir. Özel yardımlar gerekebilir. Özellikle eğitim döneminde özel ekipman tasarımı yararlı olur.
Alt uzuvları kullanamama	Tekerlekli sandalye bağımlılığı (felç, bacağın kesilmesi)	Erişilebilir çevre oluşumuna gereksinim duyulur

Kaynak: (Raschko, 1991).

Engelli bireylerin kullandığı yürümeye yardımcı aletler, tekerlekli sandalye dışında kullanılan ve kişilerin bir başkasına ihtiyaçları olmadan, bağımsız olarak hareket edebilmelerini sağlayan aletlerdir.

Milli Eğitim Bakanlığı (MEB) tarafından 2011 yılında mesleki ve teknik eğitim okul ve kurumlarında uygulanan Çerçeve Öğretim Programlarında yer alan yeterlikleri kazandırmaya

yönelik olarak öğrencilere rehberlik etmesi için hazırlanan kılavuza göre;

Yürümek için yardımcı alet ihtiyacı olan kişiler:

- a. Denge bozukluğu olanlar
- b. Alt ekstremitelerini kontrol edemeyenler
- c. Gövde ağırlığının alt ekstremitelere veremeyenler
- d. Gövde ağırlığını alt ekstremitelere vermemesi gerekenler

Yürümeye yardımcı aletlerin işlevleri:

- a. Kişinin dengesini sağlamak (destek yüzeyini artırmak)
- b. Vücut ağırlığının bir veya iki bacağa binmesini azaltmak
- c. Bacaklardaki vücut ağırlığının desteklenmesini sağlamak

Yürümeye yardımcı aletler:

- a. Paralel barlar ve tutunma destekleri
- b. Yürüteçler
- c. Baston ve değnekler

olarak bildirilmiştir (MEB 2011 s. 3).

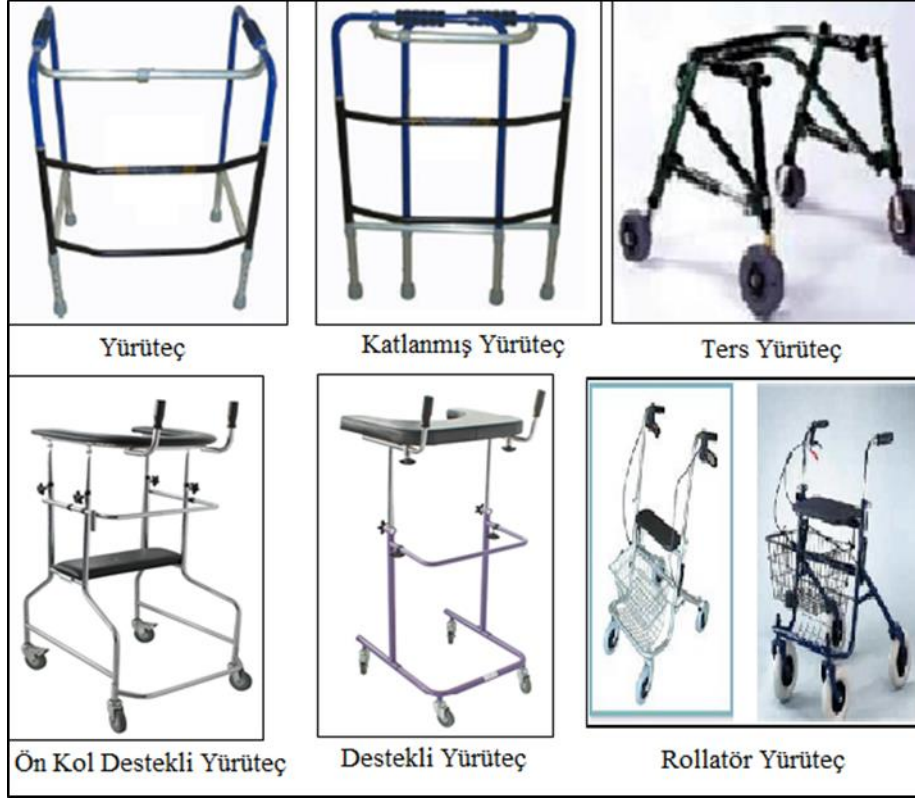
Paralel barlar ve tutunma destekleri, yürümeye yardımcı olan sabit ekipmanlardır. Yere, yatağa veya duvara monte edilerek hasta, engelli veya fiziksel gücü yerinde olmayanların tutunup destek olarak yürümelerine yardımcı olmaktadır. Paralel barlar ve tutunma destekleri; paralel yürüme barları, sabit tutunma destekleri, yatak tutunma destekleri ve ıslak zemin tutunma destekleri olarak gruplandırılmaktadır (MEB 2011 s. 3).

Yürümeye yardımcı olan hareketli destek ekipmanlarının tümüne “yürüteç” denilmektedir.

Engelli, hasta veya fiziksel gücü yerinde olmayanların ihtiyaçlarına göre değişik modellerde ve ölçülerde üretilmiştir. Yürüteçler, bağımsız yürümenin sağlanmasında kullanılmaktadır.

Yürüteçlerin çeşitleri vardır. Bazıları hastanın itmesini kolaylaştıracak şekilde dört tekerleklidir, bazılarında da yanda iki paralel çubuk vardır ve ön tarafı kapalıdır; böylelikle hastanın üç tarafı desteklenmiş olmaktadır (Şekil 2.2) (MEB 2011 s. 5).

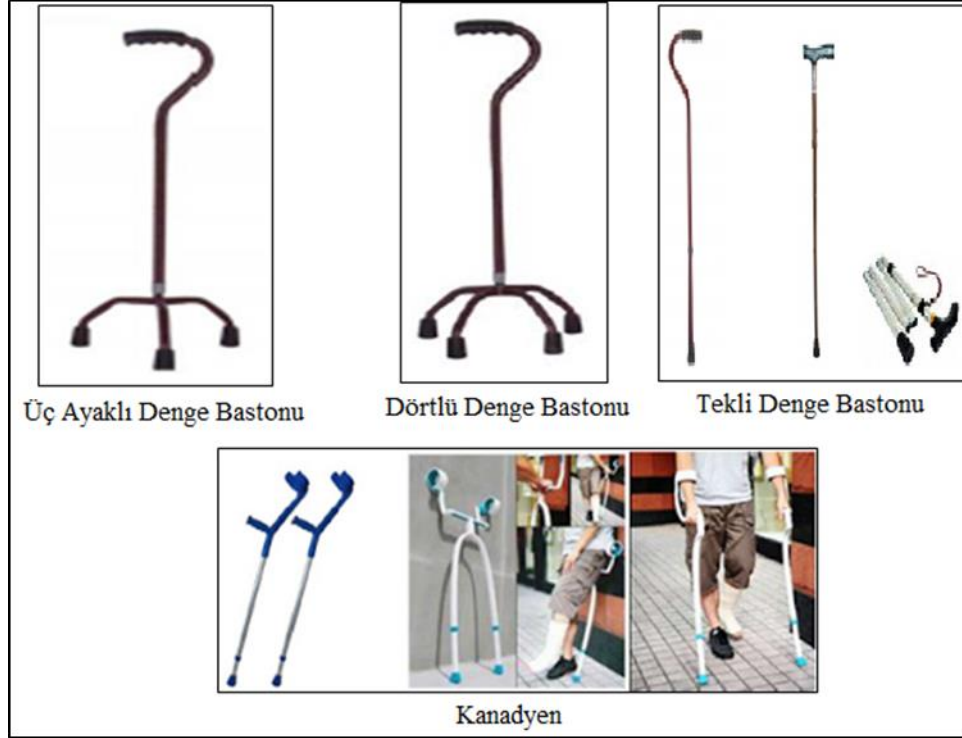
Şekil 2.2: Yürüteçler



Kaynak: (MEB 2011 s. 8).

Baston ve değnekler ise bağımsız yürüme potansiyeli olan ancak dengenin sağlanması için bir desteğe gereksinim duyan kişiler için kullanılmaktadır. Bastonların ve koltuk değneklerin pek çok çeşidi vardır ve bu araçlarla yürümenin de farklı şekilleri vardır. Bu nedenle hasta, aile, fizyoterapisti ve/veya doktoru ile konuşarak yürümesi için en uygun yolun belirlenmesi ve hastaya öğretilmesi gerekmektedir (MEB 2011 s. 9). Bastonlar; yaşlı, engelli, kilolu, hasta ve fiziksel gücü yerinde olmayan kişilerin dengelerine sağlamalarına yardımcı olmak amacıyla üretilmektedir ve tekli, üçlü ya da dördü ayak çeşitleri bulunmaktadır (Şekil 2.3) (MEB 2011).

Şekil 2.3: Bastonlar



Kaynak: (MEB 2011 s. 11).

Yürümeye yardımcı aletlerin dışında bedensel engelli bireylerin fiziksel mekanlara erişim, ulaşım ve dolaşımını sağlayan en yaygın alet ise tekerlekli sandalyelerdir. Tekerlekli sandalyeler hiçbir şekilde yürüme kabiliyeti olmayan engelli bireyler ya da yaşlılık, hamilelik, hastalık gibi engel teşkil eden diğer durumlarda kullanılmaktadırlar. Tekerlekli sandalyeler de kendi aralarında; akülü tekerlekli sandalyeler, manuel tekerlekli sandalyeler ve tuvalet tipi tekerlekli sandalyeler olarak gruplandırılmaktadır (Şekil 2.4).

Şekil 2.4: Tekerlekli Sandalyeler



Kaynak: (www.tekerlekliSandalye.org).

2.4.2 Zihinsel Engelliler

Zihinsel engelliler, çeşitli derecelerde zihinsel yetersizliği olan kişilerdir. Zeka geriliği olanlar (mental retardasyon) ve down sendromu bu gruba girmektedir (DİE 2004 s. 1). Zihinsel engelliler engel derecelerine göre zihinsel engelliler ve eğitsel olarak zihinsel engelliler olarak iki ana gruba ayrılmaktadır. Engel derecelerine göre zihinsel engelliler ise hafif derecede zihinsel engelliler, orta derecede zihinsel engelliler, ağır derecede zihinsel engelliler ve ileri derecede zihinsel engelliler olarak sınıflandırılmaktadır. Eğitsel olarak zihinsel engelliler ise eğitilebilir olan zihinsel engelliler, öğretileniler olan zihinsel engelliler, ağır ve çok ağır olan zihinsel engelliler olarak sınıflandırılmaktadır.

2.4.3 Duyusal Engelliler

Duyusal engelliler kendi içinde görme engelliler, işitme engelliler ile dil ve konuşma engelliler olmak üzere gruplandırılmaktadır.

2.4.3.1 Görme engelliler

Görme engelliler, görme kaybına göre çeşitli biçimlerde derecelendirilmekte olup genel olarak körler ve az görenler olarak gruplandırılmaktadır. Görme kaybıyla birlikte göz protezi kullananlar, renk körlüğü bulunanlar bu gruba girmektedir (DİE 2004 s. 1). Görme engelliler de kendi arasında az gören görme engelliler ve hiç görmeyen görme engelliler olarak gruplandırılmaktadır. Az gören görme engelliler; görme gücü oldukça düşük olan veya daha az görenlerdir (Özyürek 1995). Hiç görmeyen görme engelliler ise; hiçbir şekilde görme kabiliyeti olmayan kişilerdir (Özyürek 1995).

2.4.3.2 İşitme engelliler

İşitme engelliler, tek veya iki kulağında tam veya kısmi işitme kaybı olan kişilerdir. İşitme cihazı kullananlar da bu gruba girmektedir (DİE 2004 s. 1). İşitme engelliler duyma derecelerine göre işitme engelliler, oluş zamanına göre işitme engelliler ve oluş yerine göre işitme engelliler olarak sınıflandırılmaktadır. Duyma derecelerine göre işitme engelliler ise ‘sağır’ ve ‘ağır işiten’ işitme engelliler olmak üzere iki gruba ayrılmaktadır. İşitme kayıpları 70 db’den daha fazla olan kişilere ‘sağır’ denilmektedir (Enç vd. 1975). ‘Sağır’ kişiler, işitme duyularını kullanamadıkları için, görsel bilgiler veren donanımlara bağımlıdır (Aköz 2001). İşitme kaybı, 25-70 db kişilere ‘ağır işitenler’ denilmektedir (Enç vd. 1975). ‘Ağır İşiten’ kişiler, normal yaşam ve aktivitelerinde;

işitme cihazları, görsel bilgiler veren cihazlar kullanmaktadırlar (Aköz 2001).

2.4.3.3 Dil ve konuşma engelliler

Dil ve konuşma engelliler, herhangi bir nedenle konuşamayan veya konuşmanın hızında, akıcılığında, ifadesinde bozukluk olan ve ses bozukluğu olan kişilerdir. İşittiği halde konuşamayan, gırtlığı alınanlar, konuşmak için alet kullananlar, kekemeler, afazi, dil-dudak-damak-çene yapısında bozukluk olanlar bu gruba girmektedir (DİE 2004 s. 1).

2.4.4 Diğer Engelliler

Diğer engelliler, çalışma kapasitesi ve fonksiyonlarının engellenmesine neden olan, sürekli bakım ve tedavi gerektiren hastalıklara sahip olan kişilerdir. Kan hastalıkları, kalp-damar hastalıkları, solunum sistemi hastalıkları, sindirim sistemi hastalıkları, idrar yolları ve üreme yolları hastalıkları, kanserler, endokrin ve metabolik hastalıklar, ruhsal davranış bozuklukları, sinir sistemi hastalıkları, HIV olanlar bu gruba girmektedir (DİE 2004 s. 1). Bunlara ek olarak yaşlılar, hamileler ve sürekli bakım ve tedaviye ihtiyaç duyan bireyler de bu grubun içerisinde yer almaktadır.

Yaşlılıkta engellilik durumu da kişinin hayatını birçok engel çeşidi yönünden etkileyebilmektedir. Yaşlılık, normal bir süreç olup, bireylerin fizyolojik ve ruhsal güçlerini yavaş yavaş kaybetme durumu olarak tanımlanabilmektedir. Biyolojik ve psikolojik alandaki kayıplar, sosyal alandaki kayıpları da beraberinde getirmektedir (Öz 1992). Dünya Sağlık Örgütü'nün yaşlılık ile ilgili yayınladığı raporlarda yaşlılığın başlangıcı olarak 65 yaş belirtilmiştir (WHO 1998).

Yaşlılıkla birlikte kişiler bir takım fiziksel ve zihinsel bozukluklar da yaşayabilmektedir. Bu bozukluklar demans (bunama), osteoporoz (kemik erimesi), osteoartoz (eklem kireçlenmesi), felç, görme bozuklukları, işitme bozuklukları ve yürüme bozuklukları olarak gruplandırılmaktadır. Bu olumsuz durumlar yaşlılıkta bireylerin günlük fiziksel aktivitelerini yerine getirmelerini zorlaştırabilmektedir. Fiziksel aktivite iskelet kasları tarafından üretilen, istemli hareketler olarak tanımlanmaktadır (Soyuer 2008). Yaşlılıkla birlikte bireylerin fiziksel aktiviteleri de yavaşlamaktadır. Bu durum da yaşlı bireylerin hareket etmelerini, ulaşım, erişim ve dolaşımını etkilemektedir. Bedensel ve zihinsel engellerin dışında, yaşlılık kendi başına engel teşkil eden bir durum olabilmektedir.

2.5 ENGELLİLERLE İLGİLİ İSTATİSTİKSEL VERİLER

Bugün Dünya’da çok sayıda engelli bulunmakta ve engelli bireylerin sayıları çeşitli sebepler sonucunda her geçen gün artmaktadır (ILO 2008). Dünya Sağlık Örgütü’ne göre Dünya’da 1 milyar engelli bireyin yaşadığı belirlenmiştir (WHO 2011). Birleşmiş Milletlerin bildirdiği rakamlara göre dünyada yaklaşık 500 milyon engelli birey yaşamaktadır. Dünya Sağlık Örgütü tarafından ise, dünya nüfusunun yaklaşık dörtte birinin hayatlarında engellerle karşı karşıya oldukları belirtilmektedir.

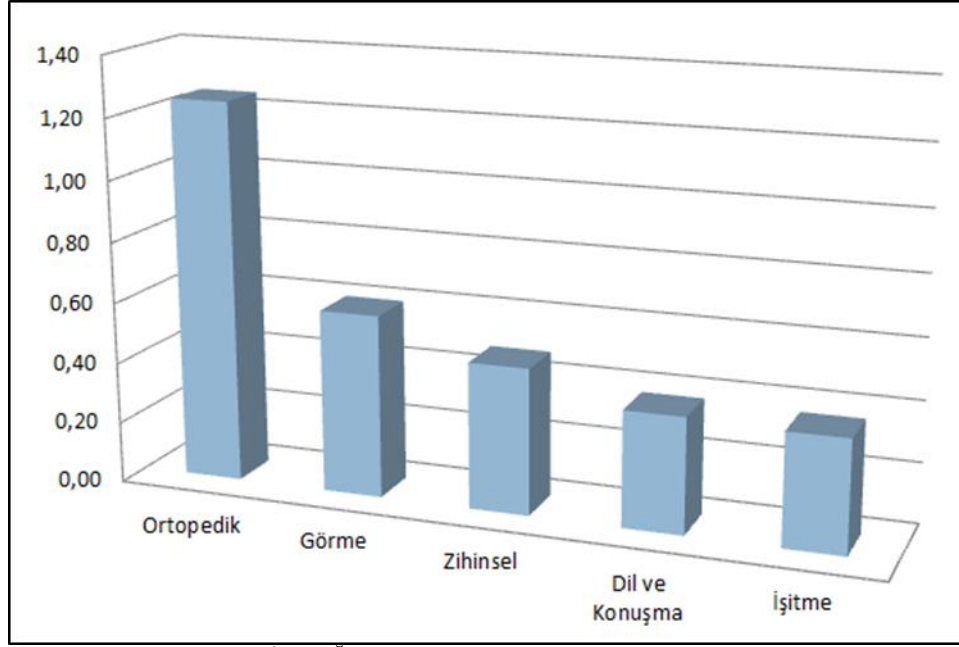
Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK)’in 2002 Özürlü Araştırması sonuçlarına göre; Türkiye’de yaşayan engelli nüfusun toplam nüfus içindeki oranı yüzde 12.29’dur. Dünya’da yaşayan engellilerin 8 milyondan fazlası da Türkiye’de yaşamaktadır. Türkiye nüfusunun yüzde 1.25’inin ortopedik, yüzde 0.60’ının görme, yüzde 0.48’inin zihinsel, yüzde 0.38’inin dil ve konuşma, yüzde 0.37’sinin ise işitme engelli olduğu saptanmıştır (DİE 2004 s. 5), (Tablo 2.5-2.6).

Tablo 2.5: Engelli nüfusun engel gruplarına göre dağılımı

Engel Grubu	Erkek %	Kadın %	Toplam
Ortopedik	1.48	1.02	1.25
Görme	0.70	0.50	0.60
Zihinsel	0.58	0.38	0.48
Dil ve Konuşma	0.48	0.28	0.38
İşitme	0.41	0.33	0.37
Diğer (süreçen hastalık)	8.05	11.33	9.70
TOPLAM	11.1	13.45	12.29

Kaynak: (DİE 2004).

Tablo 2.6: Engelli nüfusunun engel gruplarına göre dağılımı grafiksel gösterimi



Kaynak: Bu tablo Dila EVLİYAĞLU tarafından hazırlanmıştır.

TÜİK'in 2002 yılı Türkiye Özürlüler Araştırması sonuçlarına göre; Türkiye'de yaşayan engelli bireyler arasında en fazla engel oranının kadınlarda yüzde 13.45, 70 üstü yaş grubunda yüzde 43.99, okuma yazma bilenlerde yüzde 63.62 ve kentlerde yaşayanlarda yüzde 12.7 görüldüğü belirtilmiştir (Tablo 2.7).

Tablo 2.7: Türkiye’de yaşayan engelli bireylerin yaş, eğitim durumu, yerleşim yeri ve cinsiyete göre dağılımı

Yaş Grubu	Erkek	Kadın	Toplam
0-9	4.69	3.56	4.15
10-19	4.98	4.28	4.63
20-29	7.59	7.04	7.30
30-39	10.43	12.42	11.44
40-49	15.15	21.08	18.07
50-59	22.56	32.67	27.67
60-69	31.60	42.02	36.96
70+	39.77	47.77	43.99
Bilinmeyen	6.30	14.17	11.68
Toplam	11.10	13.45	12.29
Eğitim Durumu	Erkek	Kadın	Toplam
Okuma-yazma bilmeyen	25.75	51.26	36.37
Okuma-yazma bilen	74.22	48.74	63.62
Okuma-yazma bilen fakat bir okul bitirmeyen	7.95	7.32	7.69
İlkokul	47.21	32.22	40.97
Ortaokul veya dengi meslek okulları	6.98	3.78	5.64
Lise veya dengi meslek okulları	8.98	3.97	6.90
Yükseköğrenim	3.10	1.45	2.42
Toplam	11.10	13.45	12.29
Yerleşim Yeri	Erkek	Kadın	Toplam
Kent	11.38	13.99	12.70
Kır	10.69	12.63	11.67
Toplam	11.10	13.45	12.29

Kaynak: (DİE 2004).

2.6 ENGELLİLİK STANDARTLARI

2.6.1 Tekerlekli Sandalye Kullanımı ve Yaşam Alanları

Tekerlekli sandalye kullanan engelli bireylerin ihtiyaçları ve gereksinimleri diğer insanlardan farklıdır. Fiziksel çevrede ulaşım, erişim ve dolaşım hareketlerini bağımsız şekilde ve sorunsuz olarak gerçekleştirebilmeleri için onlara hem açık hem de kapalı mekânlarda yaşam ve kullanım kolaylıklarının sağlanması gerekmektedir. Mekânlar henüz tasarım aşamasındayken tasarım

kararları engelli bireylerin kullanımları doğrultusunda verildiğinde engelsiz ve ergonomik mekânlarla engelli bireylere kolaylık sağlanması mümkündür.

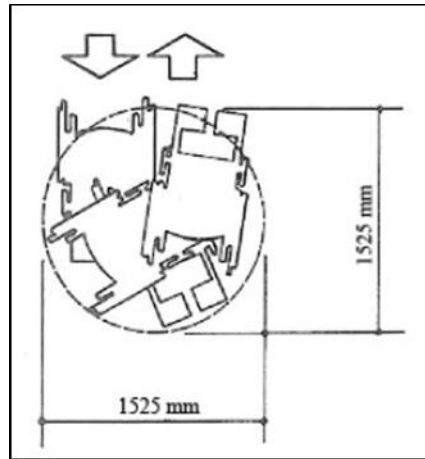
2.6.1.1 Tekerlekli sandalye ölçüleri, hareket alanı ve manevraları

Tekerlekli sandalye kullanan engelli bireyler, rahat hareket edebilmeleri için engeli olmayan kişilerden daha geniş alanlara ihtiyaç duymaktadırlar. İhtiyaç duyulan alan ölçüleri de kullanılan mekânlarda yapılacak aktivitelere göre değişebilmektedir. Bu sebepler ışığında tekerlekli sandalye kullanan engelli bireyler için tasarlanan mekânların ölçüleri belirlenirken öncelikle tekerlekli sandalye kullanıcılarının antropometrik özellikleri ve ergonomik faktörler göz önünde bulundurulmalıdır (Erdem 2007, Tuncer 2011). Tekerlekli sandalye kullanan bireyler, tekerlekli sandalyeyi kullanarak çeşitli hareketleri belli sınırlar içerisinde yapabilmektedirler.

Yapabildikleri fiziksel hareketleri tekerlekli sandalyeyi yürütme, manevra yaptırma yoluyla dolaştırma, kolun uzanabileceği yükseklikte ve genişlikteki alanlarda kollarını kullanarak yapabilmektedirler (Erdem 2007, Tuncer 2011).

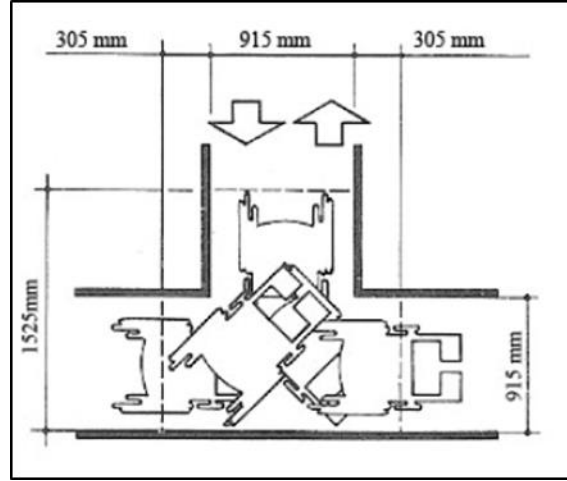
Aşağıdaki şekillerde tekerlekli sandalye kullanan engelli bireylerin rahatça ulaşım, erişim ve hareket etmelerini sağlayacak ölçüler verilmiştir:

Şekil 2.5: 360° Manevra alanı



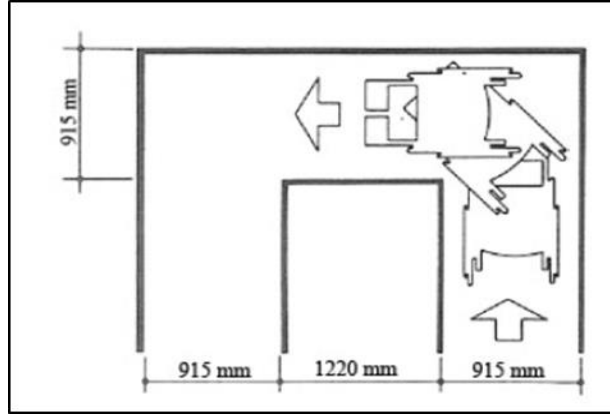
Kaynak: (ADA 1994).

Şekil 2.6: T şeklindeki dönüş (180°) manevra alanı



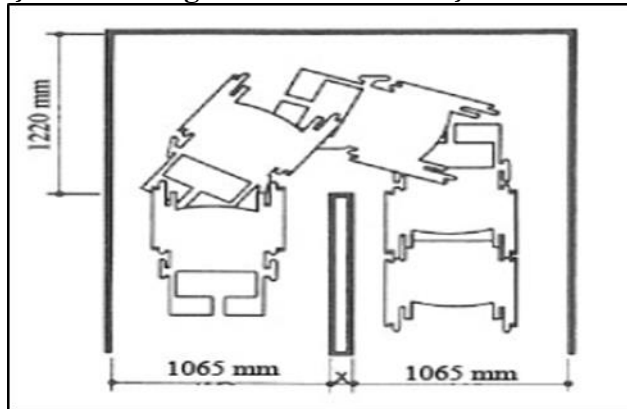
Kaynak: (ADA 1994).

Şekil 2.7: 90° dönüş manevra alanları



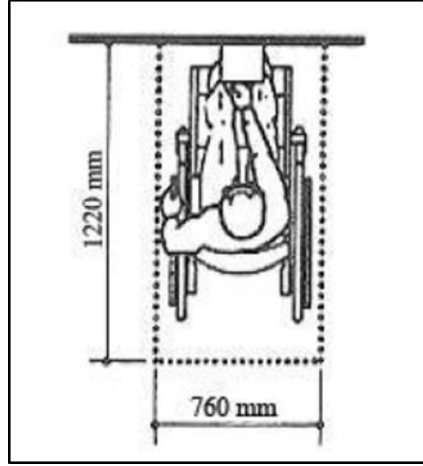
Kaynak: (ADA 1994).

Şekil 2.8: Engel etrafından dönüş manevrası $x < 1220$ mm



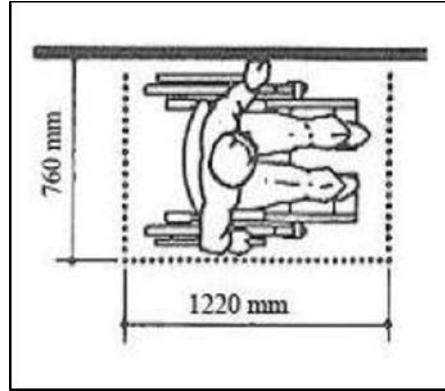
Kaynak: (ADA 1994).

Şekil 2.9: Önden yaklaşma



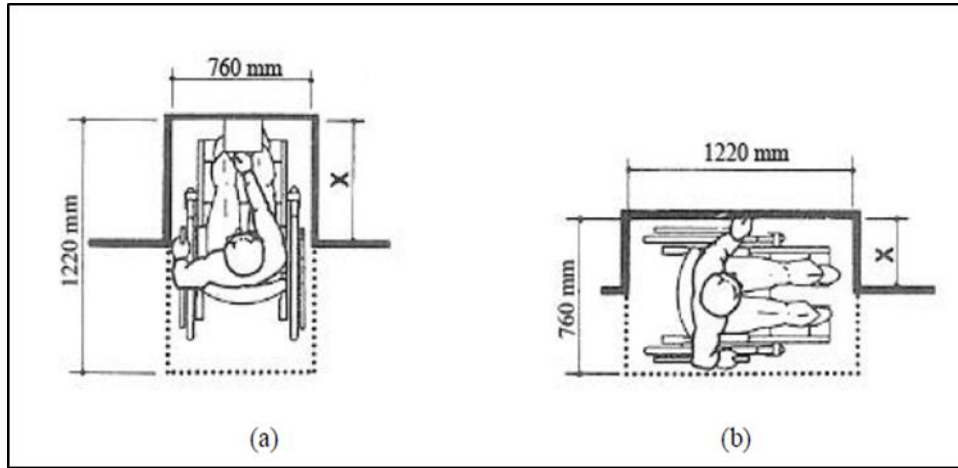
Kaynak: (ADA 1994).

Şekil 2.10: Paralel yaklaşma



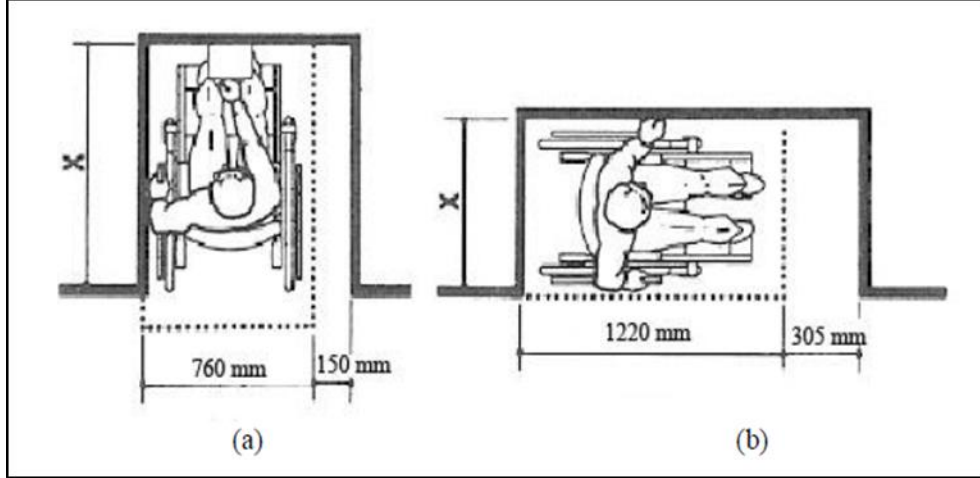
Kaynak: (ADA 1994).

Şekil 2.11: Temiz girinti alanları (a) $XX \leq 610\text{mm}$, (b) $X \leq 380\text{mm}$



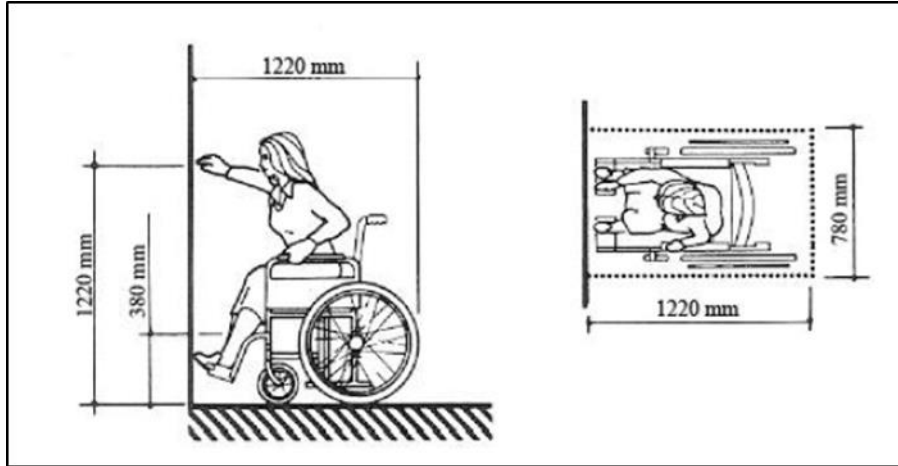
Kaynak: (ADA 1994).

Şekil 2.12: Manevra gerektiren temiz girinti alanları (a) Eğer $X > 610\text{mm}$ ise manevra için 150mm, (b) Eğer $X > 380\text{mm}$ ise manevra için 305mm alan bırakılmalıdır



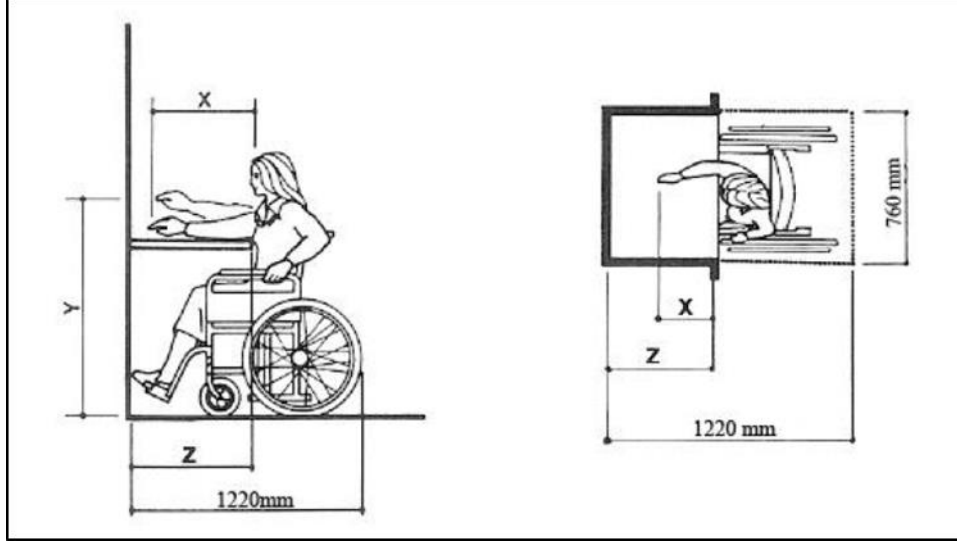
Kaynak: (ADA 1994).

Şekil 2.13: Ön engelsiz uzanma mesafesi



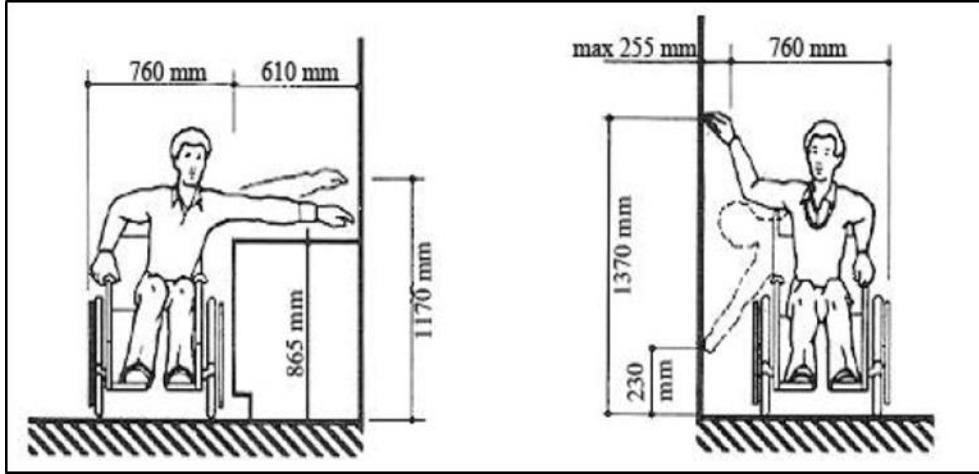
Kaynak: (ADA 1994).

Şekil 2.14: Önde engelli uzanma mesafesi



Kaynak: (ADA 1994).

Şekil 2.15: Tekerlekli sandalye kullanıcılarının yana uzanma mesafesi



Kaynak: (ADA 1994).

2.6.1.2 Yapılandırılmış mekânlarda tekerlekli sandalye kullanım koşulları

Tekerlekli sandalye kullanan engelli bireyler, hareket etme koşulları açısından en fazla sıkıntı çeken engelli gruplarıdır. Bağımsız olarak hareket ettiklerinde bile tekerlekli sandalye ile fiziksel çevreye erişim, ulaşım ve dolaşımlarını sağlayacak daha fazla açık ve geniş alanlara ihtiyaçları vardır. Tekerlekli sandalye kullanan engelli bireylerin günlük aktivitelerinin çoğunu kapalı mekânlarda gerçekleştirdikleri düşünüldüğünde, öncelikle bu ortamların engel oluşturan

koşullardan arındırılması gerekmektedir. Tekerlekli sandalye kullanıcı ihtiyaçlarının tespit edilmesi onların yaşam standartlarını yükseltmekle birlikte manevra ve kullanım kolaylığı arz eden faktörlere tasarım süreçlerinde öncelik verilmesi önemlidir (Erdem 2007 s. 27, Tuncer 2011 s. 14). Kapalı mekânlarda koridorlar, geçiş alanları tekerlekli sandalye kullanan engelli bireyler için yeterli genişlikte olmalı ve tekerlekli sandalye kullanan bireyler için uygun olmayan kaygan malzemeler, basamaklar ve çok dar alanlardan kaçınılmalıdır (Erdem 2007). Kapılar çok dar olmamalıdır. Tekerlekli sandalyenin rahatlıkla geçebileceği genişliğe sahip kapılar tercih edilmelidir. Kapıların geniş olmalarının yanında ağırlıkları ve açılış yönleri de tekerlekli sandalye kullanıcıları göz önünde bulundurularak tasarlanmalıdır. Dışa doğru açılan kapılar ve otomatik sürgülü kapılar tekerlekli sandalye kullanıcılarına daha fazla kullanım kolaylığı sağlayabilmektedir. Bunların yanında otomatik kapıların sert ve çok hızlı şekilde açılıp kapanmaları da seri ve çok fazla hareket kabiliyeti olmayan kişiler için problem yaratabilmektedir (Wijk 1995).

2.6.2 Görme Engelliler İçin Yapılan Mekânsal Düzenlemeler

Görme engelli bireyler, görerek mekânları algılayamamalarına rağmen; dokunarak ve hissederek mekânları kullanabilmektedirler. Görme engelli bireylerin bağımsız hareket edebilmesini sağlayacak önemli eğitimler, oryantasyon ve mobilite eğitimlerdir. Oryantasyon, bir kişinin duyularını kullanarak, kendi pozisyonunu ve çevresindeki nesnelere kendisinin ilişkisini belirleme sürecini; mobilite ise, bir kişinin çevresinde hareket edebilme kapasitesini ve imkanını içermektedir. Oryantasyon ve mobilite eğitim ile görme engelli birey çevresini daha iyi tanıma ve bağımsız hareket edebilme becerileri edinebilmektedir (Köseler 2006). Bunlara ek olarak görme engelli bireylerin bağımsız olarak fiziki çevre ve mekânlarda hareket edebilmeleri ve erişimlerini sağlayabilmeleri için; mekânlarda hissedilebilir yüzey uygulamaları kullanılmalı ve görme engelli bireyin ulaşım ve erişimine yardımcı olacak beyaz bastonu kullanması gerekmektedir.

2.6.2.1 Beyaz baston kullanımı ve çeşitleri

Beyaz baston ilk kez 1921 yılında geçirdiği bir trafik kazası sonucu kör olan bir fotoğrafçının, çevredekilerin kendisinin kör olduğunu anlaması ve dikkat çekici olması için bastonunu beyaza boyayarak dolaşmasıyla kullanılmıştır. 1931'de Fransız Körler Örgütü, görme engelli bireylerin güvenliği için görme engelli bastonunun beyaza boyanmasını ve beyaz baston adıyla

simgeleştirilmesini kararlaştırmıştır (Köseler 2006).

Görme engelli bireyler için baston, görme engellilerin bağımsız hareket edebilmelerini, erişim ve ulaşımını gerçekleştirebilmelerini sağlayan en önemli yardımcı araçtır. Baston kullanmayan görme engelli bireylerin baston kullanan görme engelli bireylere göre düşme, yaralanma ve çarpmalarla karşılaşma olasılıkları daha fazladır (Köseler 2006). Baston kullanan görme engelli bireyler hem kendilerini olası kazalardan korumakta hem de gören bireylerin kendilerini fark etmelerini sağlamaktadırlar.

Beyaz bastonların uçlu baston, tekerlekli baston ve teleskopik baston olmak üzere üç çeşidi bulunmaktadır (Şekil 2.16). Görme engelli insanların, zemin hissetmekle ilgili tercihlerine bağlı kullanım kolaylığı sağlanması için bastonlar çeşitlilik göstermektedir.

Şekil 2.16: Beyaz bastonlar



Kaynak: (Köseler 2006).

2.6.2.2 Hissedilebilir yüzeyler

Hissedilebilir yüzey, görme özürlü bireyin dokunma duyusuna hitap ederek; yönlendirilmesini ve amaçlarına ilişkin yön değiştirmesini sağlamak, engeller konusunda uyarmak için zeminde tasarlanmış kabarma dokulu yüzeylerdir (Hissedilebilir Yüzey Çalıştay I 2011 s. 4).

Hissedilebilir yüzey uygulaması ilk kez 1965 senesinde Seiichi Miyake tarafından Japonya'da kullanılmıştır. Amerika'da 1980 yılında, İngiltere'de 1983 yılında kullanılmaya başlanan hissedilebilir yüzeylerin kullanımı bu tarihten sonra dünyada yaygınlaşarak; Türkiye'de de 2010 yılında kullanılmaya başlanmıştır (Hissedilebilir Yüzey Çalıştay I 2011).

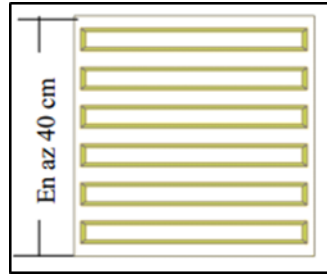
Şekil 2.17: Kılavuz iz



Kaynak: (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 4).

Kılavuz iz; yüzeyinde çubuk (düz sırt) şeklinde kılavuzlama kabartma dokusu, hareket yönüne paralel olarak düzenlenmiş izlerdir. Bu ögenin kullanım amacı, görme engellilerin gidecekleri yere güvenli bir şekilde erişimini sağlamaktır (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 4), (Şekil 2.17).

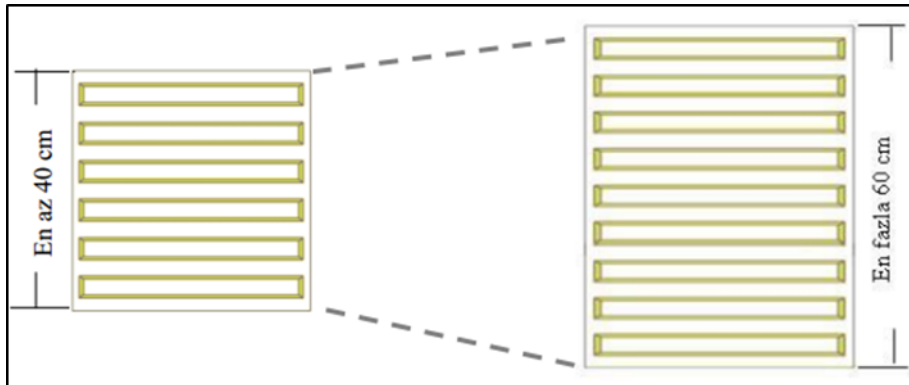
Şekil 2.18: Kılavuz iz ölçüleri (a)



Kaynak: (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 5).

Kılavuz iz en az 400 mm genişlikte olmalı ve üzerinde en az 6 paralel çubuk bulunmalıdır (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 5), (Şekil 2.18).

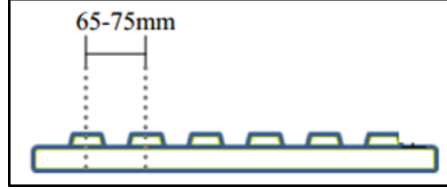
Şekil 2.19: Kılavuz iz ölçüleri (b)



Kaynak: (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 5).

Kılavuz iz en fazla 600mm genişliğinde olmalıdır (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 5), (Şekil 2.19).

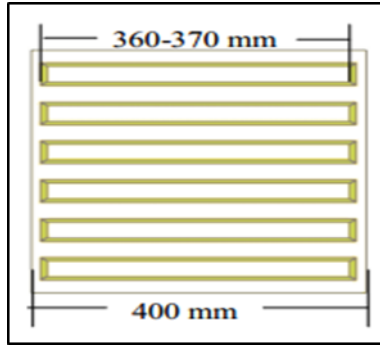
Şekil 2.20: Kılavuz iz ölçüleri (c)



Kaynak: (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 6).

Çubukların eksen aralıkları 65-75 mm olmalıdır (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 6), (Şekil 2.20).

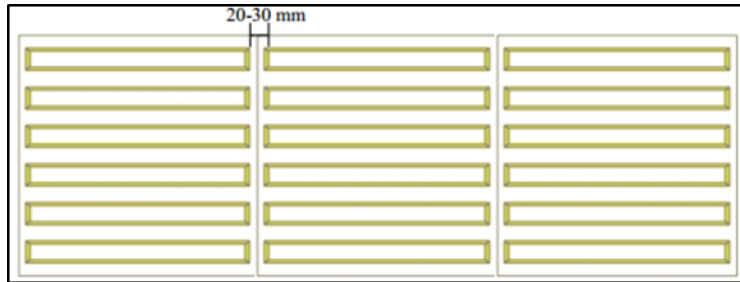
Şekil 2.21: Kılavuz iz ölçüleri (d)



Kaynak: (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 6).

Çubukların düz sırt uzunluğu kesintisiz 360-370 mm. olmalıdır (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 6), (Şekil 2.21).

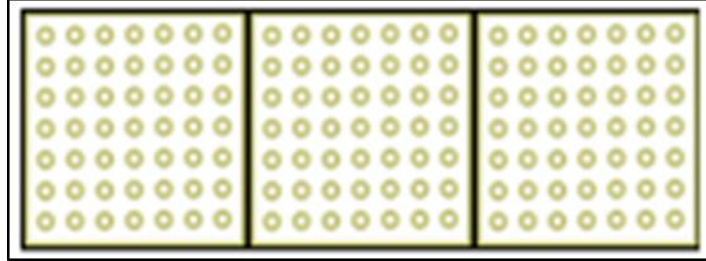
Şekil 2.22: Kılavuz iz ölçüleri (e)



Kaynak: (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 6).

Çubukların drenaj aralıkları 20-30 mm olmalıdır, derzler bu ölçüye dahildir (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 6), (Şekil 2.22).

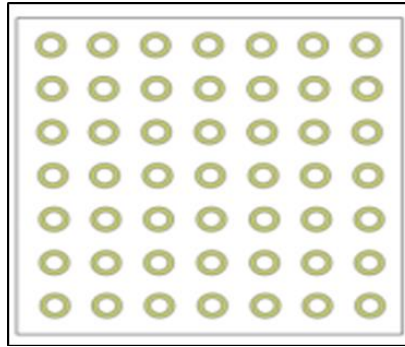
Şekil 2.23: Yön değiştirme ve uyarıcı yüzey



Kaynak: (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 7).

Yön değiştirme ve uyarıcı yüzey; kesik kubbe şeklinde uyarıcı kabartma dokusu ile düzenlenen yüzeylerdir. Bu öğenin kullanım amacı; görme özürllüleri seviye farklılıkları, yaya geçitleri, kent mobilyaları vb. gibi kentsel engeller ve yön değişimleri ile ilgili uyarmak ve bilgilendirmektir (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 4), (Şekil 2.23).

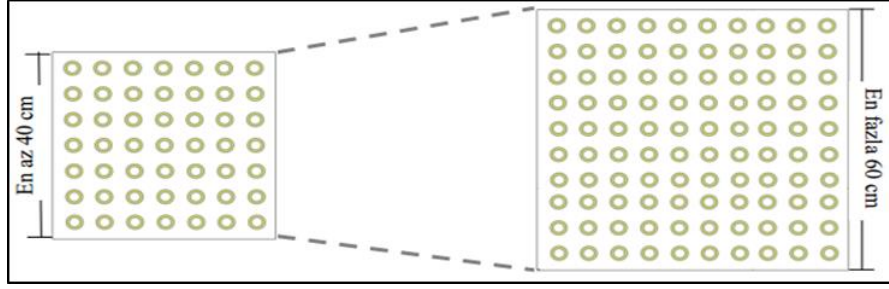
Şekil 2.24: Yön değiştirme ve uyarıcı yüzey ölçüleri (a)



Kaynak: (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 7).

Uyarıcı yüzey en az 400 mm x 400 mm genişlikte olmalı ve üzerinde paralel dizimli en az 7x7 kubbe bulunmalıdır (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 7), (Şekil 2.24).

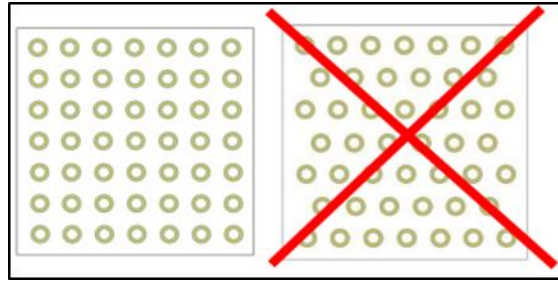
Şekil 2.25: Yön değiştirme ve uyarıcı yüzey ölçüleri (b)



Kaynak: (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 7).

Kılavuz iz en fazla 600 mm. genişliğinde olmalıdır (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 7), (Şekil 2.25).

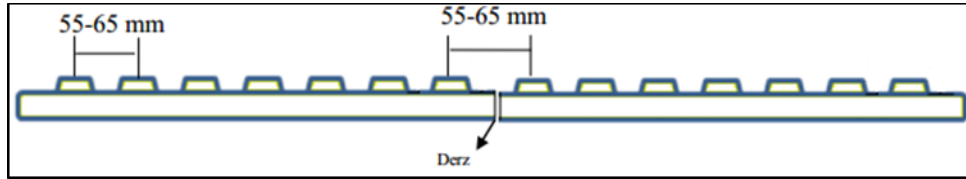
Şekil 2.26: Yön değiştirme ve uyarıcı yüzey ölçüleri (c)



Kaynak: (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 7).

Tüm uyarıcı yüzey kubbeleri paralel dizimli olmalıdır (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 7), (Şekil 2.26).

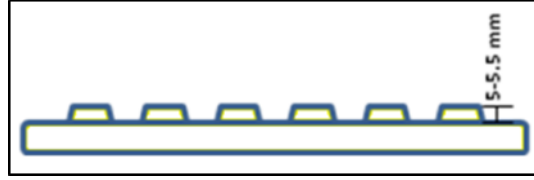
Şekil 2.27: Yön değiştirme ve uyarıcı yüzey ölçüleri (d)



Kaynak: (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 7).

İki kubbe merkezi arasındaki uzaklık 55-65 mm olmalıdır. Derzler bu ölçüye dahildir (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 7), (Şekil 2.27).

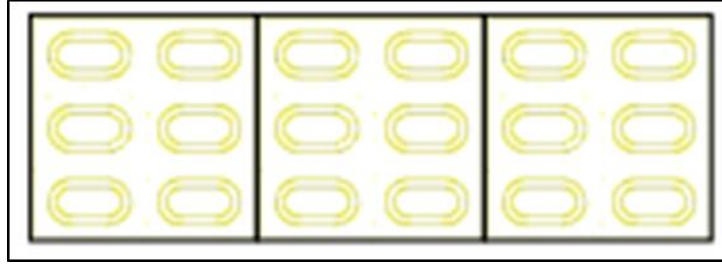
Şekil 2.28: Yön değiştirme ve uyarıcı yüzey ölçüleri (e)



Kaynak: (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 8).

Çubukların ve kubbelerin yüksekliği 5-5.5 mm olmalıdır ve 4.5 mm yükseklik altında (yıpranmış) malzemenin değiştirilmesi gerekir (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 8), (Şekil 2.28).

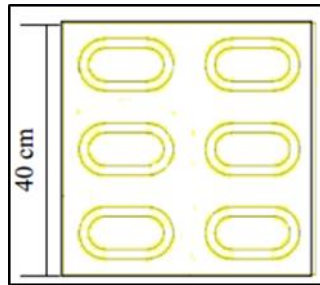
Şekil 2.29: Eliptik yüzey



Kaynak: (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 8).

Eliptik yüzey; elips şeklindeki kabartma dokusu ile düzenlenen uyarıcı yüzeylerdir. Bu öğenin kullanım amacı; görme özürüleri raylı sistemlerde peron ve hemzemin geçitlerde seviye farklılıkları ile ilgili uarmak ve bilgilendirmektir (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 5), (Şekil 2.29).

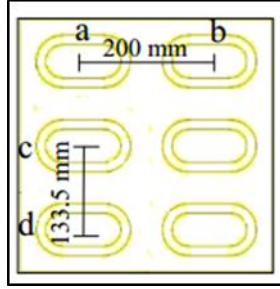
Şekil 2.30: Eliptik yüzey ölçüleri (a)



Kaynak: (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 8).

400 mm x 400 mm eliptik uyarıcı yüzeyde paralel dizimli 6 adet elips bulunmalı ve paralel dizimli olmalıdır (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 8), (Şekil 2.30).

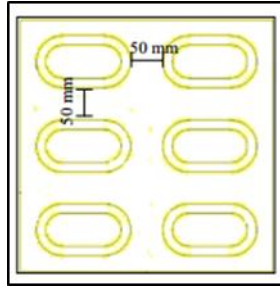
Şekil 2.31: Eliptik yüzey ölçüleri (b)



Kaynak: (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 9).

İki elips merkezi arasındaki uzaklık aşağıdaki gibi olmalıdır (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 9), (Şekil 2.31).

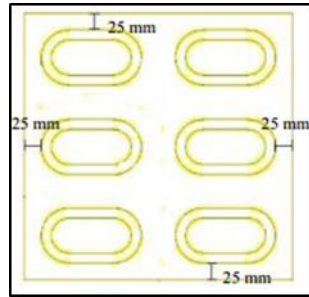
Şekil 2.32: Eliptik yüzey ölçüleri (c)



Kaynak: (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 9).

İki elips arası alt taban aralığı 50 mm. olmalıdır (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 9), (Şekil 2.32).

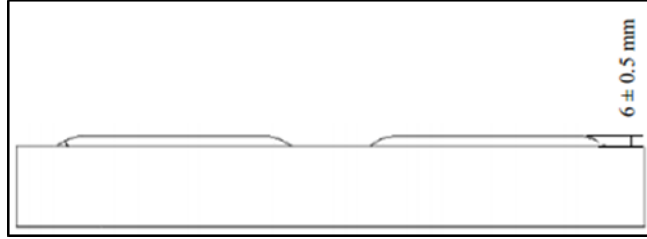
Şekil 2.33: Eliptik yüzey ölçüleri (d)



Kaynak: (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 9).

Eliptik yüzeyde sağ-sol ve alt-üst kenarlarda kalan ölçüler 25 mm. olmalıdır (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 9), (Şekil 2.33).

Şekil 2.34: Eliptik yüzey ölçüleri (e)



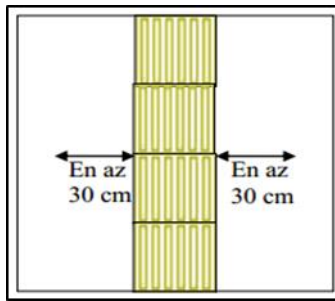
Kaynak: (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 10).

Elipslerin yüksekliği 6 ± 0.5 mm olmalıdır (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 10), (Şekil 2.34).

Tüm ölçüler, tüm hissedilebilir yüzey kullanımları için iç ve dış mekanda aynı olmalıdır (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011).

Hissedilebilir yüzeyler az gören ya da tamamen görme engelli olan bireylere yön göstermek amacıyla yapıldığından, diğer bireyler tarafından algılanarak amacına uygun kullanım sağlanabilmesi sebebi ile çevreyle zıt ve gün ışığı yardımıyla parlamayarak dikkat çekmesi hedeflenerek sarı renkte tasarlanmaktadır. Hissedilebilir yüzeyler ısıya dayanıklı, sağlam ve ıslak-kuru kullanımda kaymaz nitelikte olmalıdır (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011). Hissedilebilir yüzey uygulamaları farklı alanlarda farklı şekillerde yerleştirilmektedirler. Hissedilebilir yüzeyler yer seçimlerine göre aşağıdaki açıklamalardaki gibi yerleştirilmelidir:

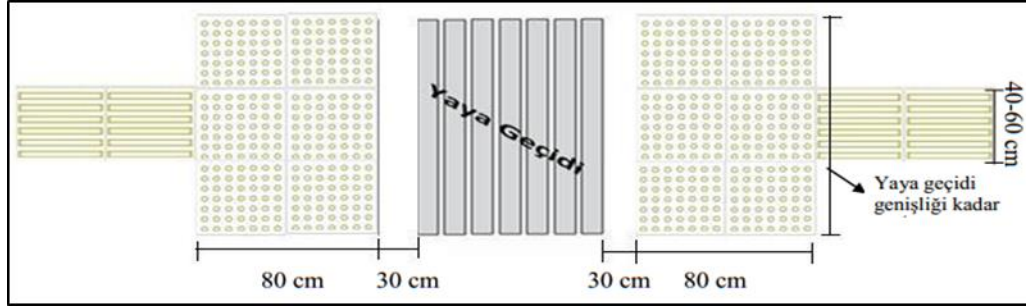
Şekil 2.35: Kaldırımda kılavuz iz ölçüleri



Kaynak: (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 16).

Kaldırımlarda bulunan kılavuz iz hissedilebilir yüzey uygulamaları, kılavuz izinin her iki tarafında da en az 30cm. temiz geçiş genişliği olacak şekilde yerleştirilmelidir (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 16), (Şekil 2.35).

Şekil 2.36: Yaya geçidinde hissedilebilir uyarıcı yüzey ölçüleri

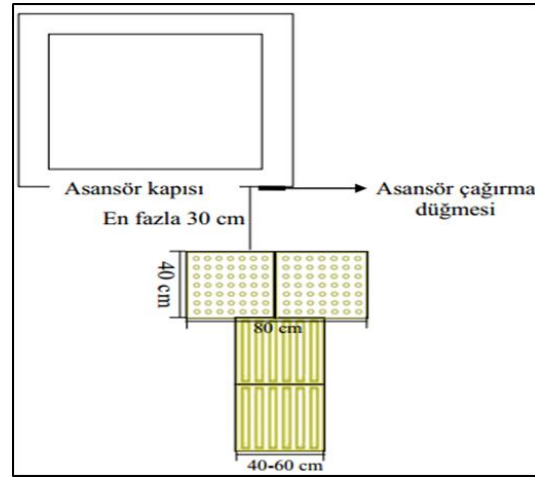


Kaynak: (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 16).

Yaya geçitlerinde kılavuz izle yönlendirme yapılmalı ve taşıt yolu öncesinde 80 cm derinliğinde ve yaya geçidi genişliğinde uyarıcı yüzey uygulanmalıdır (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 16), (Şekil 2.36).

Yaya geçitlerinde kılavuz izle yönlendirme yapılmalı ve taşıt yolu öncesinde 80 cm derinliğinde ve yaya geçidi genişliğinde uyarıcı yüzey uygulanmalıdır (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 16), (Şekil 2.36).

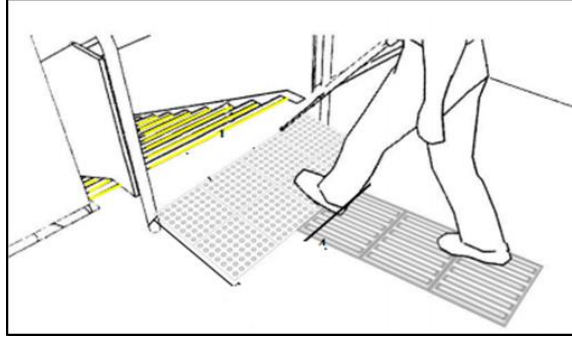
Şekil 2.37: Asansör öncesi hissedilebilir uyarıcı yüzey ölçüleri



Kaynak: (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 17).

Asansör girişlerinde hissedilebilir yüzey uygulaması yapılırken Yönlendirme asansör çağırma düğmelerine doğru yapılmalı ve 30 cm mesafede olmalıdır (Hissedilebilir Yüzey Çalıştayı II 2011 s. 17), (Şekil 2.37).

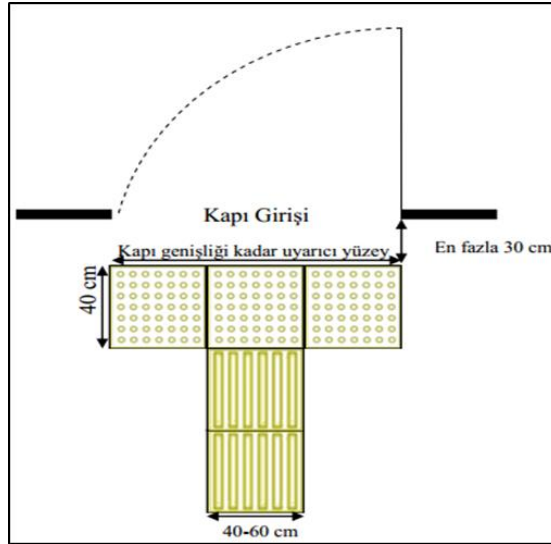
Şekil 2.38: Merdivende hissedilebilir uyarıcı yüzey ölçüleri



Kaynak: (Hissedilebilir Yüzey Çalıştay II 2011 s. 17).

Merdiven iniş veya çıkış basamağının 30 cm öncesinde, 60 cm derinliğinde ve merdiven genişliğinde uyarıcı yüzey kullanılmalıdır (Hissedilebilir Yüzey Çalıştay II 2011 s. 17), (Şekil 2.38).

Şekil 2.39: Kapı öncesi hissedilebilir uyarıcı yüzey ölçüleri



Kaynak: (Hissedilebilir Yüzey Çalıştay II 2011 s. 18).

Uyarıcı yüzeyler kapı girişine en fazla 30 cm mesafede, 40 cm derinliğinde ve kapı genişliği kadar olmalıdır (Hissedilebilir Yüzey Çalıştay II 2011 s. 18), (Şekil 2.39).

2.7 ENGELSİZ TURİZM

Engellilik kişilerin bedensel, fiziksel ve duyuşal hareket kabiliyetlerinden yoksun olmalarıdır. Değişik şekillerde oluşun bu engellilik durumları kişilerin fiziksel çevreye de erişim ve

ulaşımlarını kısıtlayabilmektedir. Mevcut engellerinin sonucu olarak erişim ve yeterlilik çerçevesinde sıkıntı yaşasalar da, engelli bireylere de seyahat etme ve turizmden faydalanma olanakları sunulmalıdır.

2.7.1 Engelsiz Turizmin Tanımı

Engelli bireylerin sayısı, aileleri ya da kendilerine refakat eden bireylerle ele alındığında mevcut sayıdan daha fazla olduğu görölmektedir. Engelli bireylerin erişim ve ulaşım alanlarında yaşadıkları olumsuzluklardan aileleri ve kendilerine refakat eden kişiler de etkilenmektedir. Ulaşım ve seyahat her bireyin hakkıdır ve herkesin ulaşım araçlarına ve turizm faaliyetlerine engelsiz bir şekilde erişme hakkı bulunmaktadır (Tütüncü 2013). Bu sebeple engelli bireylere sağlanan haklar, ona bakan kişilere de sağlanmış olacaktır. Turizm açasından da bakıldığında engelli bireylerin erişim ve ulaşımlarını etkileyerek seyahat edemeyerek turizm sektörünü kullanamama sebepleri öncelikle yanlış alınan mimari tasarım kararlarına; ardından engelli bireylere davranış ve yaklaşım konusunda eğitilmemiş personellerin olmasına dayanmaktadır. Bu ana unsurlar engelli kişilerin turizmden yararlanmalarını olumsuz etkilemekte, önlere daha fazla engel çıkarmaktadır. Engelsiz turizm ile fiziksel, zihinsel, duyuusal engeli olan bireyler ve onlara refakat eden kişiler turizme dâhil edilmiş olacaktadırlar. Engelsiz turizm; engelli ve engelsiz herkesin birlikte seyahat edebildiği, tatil yapabildiği, konaklayabildiği, sosyal mekânlardan faydalanabildiği başka birinin yardımı olmadan bağımsız şekilde hareket ederek ve eşit imkânlar sunan tesislerden faydalanabilmesidir (Kuyumcu 2014). Dünya Turizm Örgütü (WTO) tarafından 1 Ekim 1999 tarihinde yayınlanan ‘Turizmde Global Etik İlkeler Bildirgesi’nde ‘‘Turizm faaliyeti, insan haklarının, özellikle çocuk, yaşlı, engelli, etnik azınlıklar gibi daha savunmasız grupların bireysel haklarının gelişmesine katkı sağlamalıdır’’ ve ‘‘Dünya’nın sahip olduğu değerler tüm insanlara açıktır, engellilerin turizm hareketine katılması kolaylaştırılmalı ve teşvik edilmelidir’’ maddeleri bulunmaktadır (WTO 1999). Turizm faaliyetlerinden faydalanabilmek için ise öncelikle turizmin alt yapısını oluşturan ulaşım sektörünün engellerden arındırılmış olması gerekmektedir. Engelsiz turizm bu sebeple öncelikle engelsiz ulaşımın sağlanmasına bağlıdır. Yurt içinden ve yurt dışından havalimanına veya istasyonlara gelen turistlerin gidecekleri alana ulaşmasında güçlüklerle karşılaşmamaları için, terminallerden terminallere, terminallerden varış bölgelerine, hareket güçlüğü olan ve özellikle tekerlekli

sandalye kullanan bireylere uygun ulaşım ve erişim kolaylıkları sağlanmalıdır. Engelliler konusunda eğitim almış kişiler bu alanlarda görevlendirilmelidir (Kuyumcu 2014). Engelsiz ulaşım koşulları sağlandığı takdirde engelli kişiler turizm faaliyetlerini gerçekleştirebilmek adına önlerindeki ilk engeli aşmış olabileceklerdir.

2.7.2 Turizmin Engellilere Açılması ve Engellilerin Seyahat Hakları

Turizm sektörü kişileri engelli ya da engelsiz olarak ayırmadan herkesin faydalanmasına açık bir sektördür. Ancak turizm sektöründe hizmet veren işletmelerin ve alanların sahip olduğu fiziki olumsuzluklar, mimari engeller ve personelin eğitimsizliği sebebi ile engelli bireyler turizm sektöründen faydalanamamaktadır (Kuyumcu 2014).

Amerika Birleşik Devletleri (ABD)'nin 'Engelliler İçin Seyahati Geliştirme Derneği'nin (SATH) 1999 yılında Florida'da düzenlediği "Dünya Engelliler Seyahat Konferansı", ABD'deki engellilerin toplam nüfusunun 50 milyona yaklaştığını ve bu kesimin alım gücünün 175 milyar dolara ulaştığını belirtmektedir. Avrupa Komisyonu'nun 1993 yılında yaptırdığı bir araştırmaya göre ise Avrupa'da her yıl 8 milyon engelli en az bir kez yurtdışı seyahatine çıkmaktadır. Engelli insanlara eşlik edecek kişiler de dikkate alındığında kişi sayısı oldukça artmaktadır. Bu büyümenin nedeni, engelli insana sunulan her turizm olanağının aynı anda bu insanların eşine, çocuklarına, ailesine ve arkadaşlarına sunulmuş olmasındandır.

2.7.3 Engellilerin Seyahat Engelleri

Engelli bireylerin var olan engelleri dışında seyahat etmelerini olumsuz yönde etkileyen birçok etmen bulunmaktadır. Çevrede bulunan fiziksel engeller ve engelli kişilerin içinde buldukları psikolojik durum bu olumsuzlukların başında gelmektedir. Engelli bireylerin turizm sektörüne dâhil olmaları için turizm tesislerinin özel hizmet ve donanımlara sahip olmaları gerekmektedir (Atak 2008). Fiziksel engellerden en önde gelen faktör ekonomik problemlerdir. Ulaşım ve erişim alanında gerekli koşullar sağlansa dahi ekonomik problemler sebebi ile engelli bireyler turizm sektöründen faydalanamayabilirler. Ekonomik problemlerin ardından ise ulaşım kaynaklı problemler de fiziksel engel teşkil etmektedirler. Turizm sektörünün ilk adımı olan ulaşım, kişilere gerekli ulaşım ve erişim kolaylıklarını sağlamadığında kişiler turizm sektöründen faydalanamamaktadır. Fiziksel engellerden bir diğeri de, yapılandırılmış çevre ve mekânlarda alınan tasarım kararları ve ölçülerinin engelli bireylere uygun olmayışıdır. Bunların yanı sıra

engelli kişilerin psikolojileri de seyahat etme ve turizm faaliyetlerinden yararlanma hususunda kendilerine engel teşkil edebilmektedir. Gerek fiziki çevrenin olumsuz koşullarından, gerekse sosyal etmenler sebebi ile oluşan dışarı çıkmama isteği kişilerin seyahat ve ulaşım alanlarında önlerinde duran büyük engellerden birisidir.

Bunların içinde en önemli engel olarak ise kişilerin fiziksel olarak hareket edememeleri, uygun konaklama işletmeleri bulamamaları, gidecekleri yer veya bölgelere ulaşımında yaşanan teknolojik yetersizlikler belirtilebilir. Dolayısıyla bu durumlar seyahatin daha iyi ve düzenli olarak gerçekleşmesine engel olmaktadır (Darcy 1998). Kişiler ekonomik ve psikolojik olarak seyahat etmeye hazır olsalar bile seyahat süresince karşılaştıkları sorunlar sebebi ile seyahat edememektedirler (Yaylı 2006). Engelli bireylerin turizm alanındaki faaliyetlerden istedikleri gibi faydalanabilmeleri için öncelikle seyahat süreçlerini engelsiz ve konforlu şekilde geçirmeleri gerekmektedir. Bu sebeple turizmin ilk adımı olan ulaşım ve buna paralel olarak da ulaşım alanlarının engellilere yönelik düzenlenmeleri gerekmektedir. Hızlı ve güvenilir olması sebebi ile en fazla talep gören ulaşım aracı olan havayolları ile ulaşım için de havalimanlarının turizme açılan bir kapı olarak engelsiz tasarıma sahip olmaları beklenmektedir.

2.7.4 Kolaylaştırıcı Düzenlemeler

Engelli bireyleri turizm sektörünü kullanmaya teşvik etmek öncelikle çevredeki mevcut fiziki engellerin kaldırılmasına bağlıdır. Engelli bireylerin turizm tesis ve alanlarına erişim ve ulaşım konularında yaşadıkları problemlerin başladığı yer ulaşım araç ve alanlarını kullanamadıkları nokta olmaktadır. Ulaşım engelli ya da engelsiz tüm bireylerin turizm faaliyetlerinden faydalanabilmek için kullandıkları ilk basamaktır. Bu aşamayı rahat geçirmeleri için de engellilerin ihtiyaçlarına uygun ulaşım sistemlerinin oluşturulması gerekmektedir (Yaylı 2006 s. 89). Ulaşım alanlarının erişilebilirlik açısından tüm engelli gruplarına yönelik olarak tasarlanması ulaşım araçlarına erişimlerini kolaylaştıracaktır. Aynı ölçütler göz önüne alınarak turizm tesisleri ve alanları da tüm engelli bireylerin erişim ve ulaşımını rahatça yapabilecekleri şekilde tasarlanmış olmalıdır. Kot farklılıkları, ölçüler, uyarıcı ve bilgilendirici sistemler gibi ulaşımı ve erişimi engelsiz hale getirecek düzenlemeler yapılmalıdır. Bu şekilde fiziki çevre ve yapılandırılmış mekânlar engellerden arındırıldığında engelli bireyler sosyal açıdan da engellerden kurtulmuş olacaklardır.

3 HAVALİMANI VE ENGELLİLİK

3.1 HAVAALANI VE HAVALİMANI TANIMLARI VE FARKI

Gelişen teknoloji ile birlikte ulaşımın da önemi artmakta ve hızlı ve güvenilir ulaşım yolları kişilerce daha fazla tercih edilmektedir. Hızlı ulaşım sağlayan havayolları ile ulaşım öncesinde seyahat edecek bireyler havalimanlarında zaman geçirmektedir. Havalimanları yolculara hem yolculuk öncesi hem de yolculuk sonrası ev sahipliği yapmaktadır (Havayolu 101 2012). Bu sebeple zamanla yarışın söz konusu olduğu havalimanlarının erişilebilirlik açısından da tüm bireylere uygun olması beklenmektedir. Engelli bireylerin de havalimanlarında zamanlarını geçirirken istedikleri her mekâna ulaşım, dolaşabilmeleri erişilebilir tasarım ile sağlanabilir. Havalimanları için yaygın olarak kullanılmakta olan terimler havaalanı, hava meydanı ya da uçak alanıdır. Havalimanları başlıca; uçuş pistlerini, havayolu yolculuklarına hizmet veren terminal binasını, hava trafik kontrol kulesini ve hangarları içermektedir. Daha büyük havalimanlarında ise bunlara ek olarak bakım tesisleri, kargo depoları, gümrük tesisleri, acil müdahale bölümleri gibi daha kapsamlı hizmet alanları bulunabilmektedir (DHMİ 2011).

Devlet Hava Meydanları İşletmesi tarafından hazırlanan havacılık terimleri sözlüğüne göre; Havaalanı: Tümü ya da bir kısmının hava araçlarının iniş, kalkış ve yerdeki hareketlerini gerçekleştirebilmeleri için suda ya da karada oluşturulan saha olarak adlandırılmaktadır (DHMİ 2011).

Havalimanı: Uluslararası hava trafiğine hizmet vermek amacı ile oluşturulmuş; gümrük, göçmenlik, halk sağlığı gibi işlemlerin bünyesinde vakit kaybedilmeksizin yürütüldüğü hava sahaları olarak adlandırılmaktadır (DHMİ 2011).

Bu bilgiler ışığında, havaalanları sadece yolcu uçaklarının iniş ve kalkış yapabildiği alanlar, havalimanları ise yolcu uçaklarının yanı sıra kargo uçaklarının da iniş ve kalkış yapabildiği alanlar olarak tanımlanmaktadır.

DHMİ'nin internet sitesinde 24 Şubat 2012 yayımladığı açıklamada, isim karışıklığına yol açması sebebi ile Türkiye'deki tüm hava meydanlarının, "havalimanı" adıyla anılacağı belirtilmektedir (DHMİ 2012).

3.2 ENGELSİZ HAVALİMANI

Engelsiz havalimanları, fiziksel engeli ya da hareket kabiliyet eksikliği olan engelli, hasta, yaşlı

bireylere havalimanlarında gerekli kolaylıkları sağlamaktadır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından belirlenen engelsiz ulaşım ve erişim koşullarını sağlayan havalimanları “Engelsiz Havaalanı Sertifikası”na sahip olmaktadır. Bu sayede engelli olan ya da hareket kabiliyeti yetersiz olan yolculara havalimanlarında kendi kendilerine yetebilmeleri, zorluk yaşamamaları, seyahat haklarını kullanabilmeleri olanağı verilmektedir. Engelsiz havalimanlarının amacı engelli yolculara engel teşkil edebilecek en küçük ayrıntıları bile ortadan kaldırmak, engelli yolcuların tüm fiziksel ulaşım ve dolaşım ihtiyaçlarına eksiksiz cevap verebilmektir.

3.3 ENGELSİZ HAVALİMANI SERTİFİKASI

Herhangi bir havalimanı kuruluşunun “Engelsiz Havaalanı Sertifikası”na sahip olabilmesi için SHGM tarafından belirlenen esasları yerine getirmiş olması ve sağlaması gerekmektedir. Engelsiz havalimanı sertifikası maddeleri, havalimanlarının engelli bireylere havalimanı içerisinde her türlü erişim ve ulaşım kolaylığının sağlanmasını, tasarım kararları ile olası tehlikeli durumların ortadan kalkmasını, engelli bireylerin havalimanı içerisindeki tüm alan ve mekanları kolaylıkla kullanabilmelerini, engelli bireylere yönelik yardım ve destek hizmetlerinin oluşturulmasını içermektedir (Ek 1).

3.4 İSTANBUL ATATÜRK HAVALİMANI TARİHÇESİ

Türkiye’deki ilk havalimanı, havacılık komisyonu tarafından 1911 senesinde hava meydanı ve okul yapımı için İstanbul’da askeri kullanım amaçlı bir tesisin kurulmasına karar verilmesi sonucu bugünkü İstanbul Atatürk Havalimanı’nın kuzeyinde yer alan Safraköy’de kurulmuştur. 1926 yılında limanda iki uçak hangarı, bir yönetim binasıyla destekleyici yer altı yakıt depoları, tamirhaneler ve yedek parça depolarının inşaatı tamamlanmış; böylelikle Türkiye’nin ilk “uluslararası” sivil havaalanı kurulmuştur. İlk beton uçak pisti ve yeni bir yolcu terminali 1942 yılında inşa edilmiştir. Terminal binası bugün hala ayakta ve Türk Hava Kuvvetleri tarafından VIP terminali olarak kullanılmaktadır. O dönemde, yeni hava trafiği teçhizatının eklenmesiyle Yeşilköy, gece inişlerine müsait tam kapasiteli bir havaalanı haline gelmiştir. Yeşilköy Havaalanı her geçen gün daha fazla yabancı uçak tarafından kullanılmaya başlandığında alanı modernleştirmek ve genişletmek gereksinimi doğmuş ve ilk çalışmalar 1946 yılında başlamıştır. İnşaat 23 Mayıs 1953’te tamamlanmış, gerekli test ve kontrollerin ardından Türkiye’nin en

büyük ve ilk uluslararası havalimanı 1 Ağustos 1953 tarihinde açılmıştır (TAV, 2010). 6686 sayılı kanunla, havalimanlarının, yer hizmetlerinin, hava trafik hizmetleri ve havacılık haberleşmelerinin yönetimini, 26 Şubat 1956'da yeni bir kurum olan Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) devralmıştır. Aynı yıl Yeşilköy Havalimanı 25 bin 782 iniş ve kalkışla o güne kadar ki en yüksek seyrine ulaşmıştır. 1967 yılında uçak hareketlerinin sayısı 34 bin 595'e ulaşmıştır. Toplam yolcu sayısı ise 843 bin 413 olmuştur. 1953 yılında uluslararası hava trafiğine açılan Yeşilköy Havalimanı'nda sadece İç Hatlar terminali bulunmaktaydı. Dış hatlar terminalinin açılması ve bununla birlikte havalimanının geçirdiği modernleşme sürecinin sonrasında 29 Temmuz 1985 tarihinde Yeşilköy Havalimanı yenilenip büyüerek, Atatürk Havalimanı adını almıştır (TAV 2010).

İstanbul Atatürk Havalimanı günümüzde gerek yurt içinde gerekse uluslararası bir havalimanı olarak en fazla kullanım yoğunluğuna sahip havalimanları arasında bulunmaktadır. Atatürk Havalimanı, Uluslararası Havalimanı Konseyi (ACI) tarafından 2013 yılında yapılan istatistiklere göre Avrupa'nın en yoğun 5. Havalimanı olmuştur (ACI 2013). Türkiye'deki istatistiklere göre ise en yoğun yolcu trafiğine sahip birinci havalimanı İstanbul Atatürk Havalimanı'dır.

3.5 İSTANBUL ATATÜRK HAVALİMANI ÖZELLİKLERİ

İstanbul Atatürk Havalimanı, kent merkezine 24 kilometre uzaklıkta olan Bakırköy ilçesinin Yeşilköy Mahallesi sınırları içerisinde konumlanmaktadır.

İstanbul Atatürk Havalimanı'na, konumu itibari ile İstanbul'un farklı bölgelerinden erişim ve ulaşım sağlanabilmektedir. Zamanla yarışın söz konusu olduğu ulaşım alanlarında, alanlara erişim de önem taşımaktadır. Farklı bölgelerden, farklı ulaşım araçları ile havalimanına ulaşım seçenekleri de kişilerin havayolunu kullanımlarını kolaylaştırmakta ve havalimanına erişimlerini çeşitli yollarla sağlayarak kişilere zaman kazandırabilmektedir.

İstanbul Atatürk Havalimanı'na ulaşımında farklı seçenekler mevcuttur. Havalimanına metro aracılığı ile ulaşım istenilirse; servis güzergahı Aksaray – İstanbul Atatürk Havalimanı olan metro hattı kullanılabilir. Deniz otobüsü ile ulaşım için; Yenikapı, Kadıköy, Bostancı, Maltepe ve Avcılar'dan, Bakırköy Deniz Otobüsleri İskelesi'ne düzenlenen seferler kullanılabilir. Bu ulaşım olanaklarına ek olarak İstanbul Atatürk Havalimanı ile Taksim arasında belirli saatlerde ekspres seferler düzenlenmektedir.

İstanbul Atatürk Havalimanı bünyesinde iç hatlar terminali, dış hatlar terminali, apron ve pist alanlarıyla birlikte diğer hizmet binaları yer almaktadır. Yaklaşık olarak 11 milyon 777 bin m² alana sahip olan İstanbul Atatürk Havalimanı, 63 bin 175m² iç hatlar ve 282 bin 770 m² dış hatlar terminali ile toplam bina alanı açısından Türkiye'nin en büyük havalimanı olma özelliğini taşımaktadır. İstanbul Atatürk Havalimanı 7 bin 260 m²'lik VIP ve CIP terminallerine sahiptir (TAV 2010, TAV 2015).

İç hatlar terminali; yaklaşık olarak 63 bin 175 m² alan üzerine kuruludur. Yapının zemin kat üzerine iki katı daha bulunmaktadır. Terminalde 12 köprü, 96 check-in kontuarı, gidiş katında dört, geliş katında toplam yedi bagaj bandı bulunmaktadır. Yıldız şeklindeki terminalin gidiş katında self-servis ve alakart restoranların yanı sıra uluslararası kahve ve fast-food zincirleri bulunmaktadır. Terminalde Garanti, Akbank ve THY'nin loungeleri bulunmaktadır. Ayrıca geliş katında mescit ile kayıp eşya büroları yer almaktadır. Güvenlik kontrolü sonrasında sigara içilebilecek bir teras alanı mevcuttur (TAV 2010, TAV 2015).

Dış hatlar terminali; yaklaşık olarak 282 bin 770 m²'lik alan üzerinde kuruludur. Terminalde yalnızca kolon ve zemin döşeme malzemeleri betonarmedir. Bu alanlar dışında yapı tamamen çelik konstrüksiyon üzerine alüminyum ve cam giydirme sistem olarak tasarlanmıştır. 26 köprü, 224 check-in kontuarı, geliş katında 11 bagaj bandı bulunmaktadır. Uzun bir dikdörtgen şeklinde olan terminalde döviz bürosu, eczane, mescit bulunmaktadır. Uluslararası kahve ve fast-food zincirlerinin yanı sıra farklı ülke mutfaklarına odaklanan alakart restoranlar ve kafelerle terminalde geniş bir yiyecek içecek yelpazesi sunulmaktadır. Pasaport kontrolü sonrasında sigara içilebilecek bir teras alanı bulunmaktadır (TAV 2010, TAV 2015).

Dünyanın en büyük 16. gümrüksüz mağaza işletmesine sahip olan Atatürk Havalimanı'nda , gidiş katında 4 bin 613, geliş katında da 1 437 metrekare olmak üzere toplam 6 bin 50 metrekarelik mağaza alanı yer almaktadır. Mağazalar TAV Havalimanları ve Unifree ortaklığıyla kurulan ATÜ Duty-Free tarafından işletilmektedir. Mağazalarda parfüm & kozmetik, içki, sigara, tütün, puro, çikolata, şekerleme, kahve, çay, aksesuar ve oyuncak satılmaktadır. Havalimanında geliş ve gidiş katlarındaki mağazalar açık tezgahlı ve kapalı tezgahlı mağazalar olarak mevcut bulunmaktadır (TAV 2010, TAV 2015).

İstanbul Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminali içinde Gelen Yolcu Katı G ve H Kontuarları

arasında yer alan bir sergi platformudur. TAV Galeri yolcuların hoş vakit geçirmelerini sağlamak amacıyla tasarlanmış bir kültür sanat platformudur. Sergi alanında yıl boyunca Türkiye'den ve dünyanın farklı kesimlerinden sanatçıların eserlerinin sergilendiği bir galeri olarak tasarlanan TAV Galeri, birçok farklı sanat anlayışını yolculara taşıyarak çeşitli uluslardan farklı kültürleri sanat çatısı altında buluşturmaktadır (TAV 2010, TAV 2015).

Dış Hatlar Terminali'nde konuklar için eksiksiz olarak düzenlenen iki farklı toplantı ve konferans salonu bulunmaktadır. Ali Sürmen Toplantı Salonu:100 kişilik tiyatro düzeni oturma, 35 kişilik U düzeni oturma kapasitesi (134 metrekare) Fatih Ergökmen Toplantı Salonu:50 kişilik tiyatro düzeni oturma, 25 kişilik U düzeni oturma kapasitesi (89 metrekare). Ayrıca iki toplantı salonu yan yana konumlanmış olup gerektiğinde tek bir salon haline getirilebilmektedir (TAV 2010, TAV 2015).

Dış hatlar terminalinin hizmete girmesi ile birlikte, mevcut C Terminali, limanın kargo terminaline olan ihtiyacı nedeniyle kargoya dönüştürülmüş ve depreme karşı güçlendirilerek, 2002'de kargo servisini işleten firmalara antrepo ve depo olarak kullanılmak amacıyla tahsis edilmiştir (TAV 2010, TAV 2015).

Havalimanında 7 bin 76 araçlık 5 katlı kapalı otopark ve 28.300 m²'lik ve 1200 araçlık açık otopark bulunmaktadır (TAV 2010, TAV 2015).

4 ENGELSİZ HAVALİMANI OLARAK İSTANBUL ATATÜRK HAVALİMANI'NIN İNCELENMESİ

4.1 VERİ KAYNAĞI

Çalışma alanı olarak İstanbul kenti il sınırları içinde bulunan İstanbul Atatürk Havalimanı seçilmiştir. Çalışma alanının İstanbul Atatürk Havalimanı olarak belirlenmesinin nedenleri ise Atatürk Havalimanı'nın Türkiye'nin en büyük havalimanı olması, erişilebilirlik ile ilgili çözümlerin gözlenebileceği, erişim problemlerinin araştırılıp belirlenebileceği ölçekte bir yapı olması ve Sivil Havacılık tarafından belirlenen koşulların sağlanması durumunda havalimanlarına verilen Engelsiz Havaalanı Sertifikası'na sahip olmasıdır. Çalışmanın yapıldığı fiziksel çevrenin özellikleri, havalimanının farklı servis alanları göz önünde bulundurularak yerinde inceleme, fotoğraflandırma, belgelendirme ve ölçülendirme çalışmalarını içermektedir. Çalışmada veriler için kaynak oluşturan kişileri, havalimanı içerisinde engelli servis ve hizmetlerini uygulayan ve sağlayan yetkili kişiler ile, havalimanı kullanıcılarından görme ve fiziksel engelli bireyler oluşturmaktadır.

İstanbul Atatürk Havalimanı kullanıcı deneyimi üzerinden belirlenen bir senaryo doğrultusunda incelenmiştir. Oluşturulan senaryo kapsamında Atatürk Havalimanı belirlenen eşikler arasındaki servis alanları ve mekanların kullanıcılar tarafından deneyimlenmeleri esas alınarak değerlendirilmiştir. Belirlenen eşikler arasında bulunan mekanlar tasarım kararları ve servisler, mekanların erişilebilirlikleri üzerinden incelenmiştir. Bu senaryo doğrultusunda engelli bireylerin havalimanına girişlerinden uçağa biniş noktasına ve uçaktan indikleri yerden havalimanından çıkışlara kadar olan süreçleri erişilebilirlik kapsamında incelenmiştir. Engellilerin havalimanı girişinden uçağa, uçaktan çıkışa kadar olan erişim süreçleri çeşitli ilişkiler ve etkinlikler bütünü oluşturduğu için; araştırmanın da sürecini belirleyen bir grafik oluşturulmuştur (Tablo 4.1). Bedensel ve görme engelli bireylerin havalimanı girişinden uçağa erişimlerine kadar olan alanlar, belirlenen eşikler ve bunların ayırdığı mekanlar esas alınarak incelenmiştir. İç hatlar ve dış hatlar terminalleri arasındaki tek farkın dış hatlar terminalindeki pasaport kontrol noktası olması sebebi ile araştırma dış hatlar terminali üzerinde yapılmıştır.

Havalimanına otopark ve metro girişleri araştırmanın başlangıç noktası kabul edilmiştir. Bu noktadan itibaren ise dış hatlara ana giriş kapısı birinci eşik, dış hatlar pasaport kontrol noktası

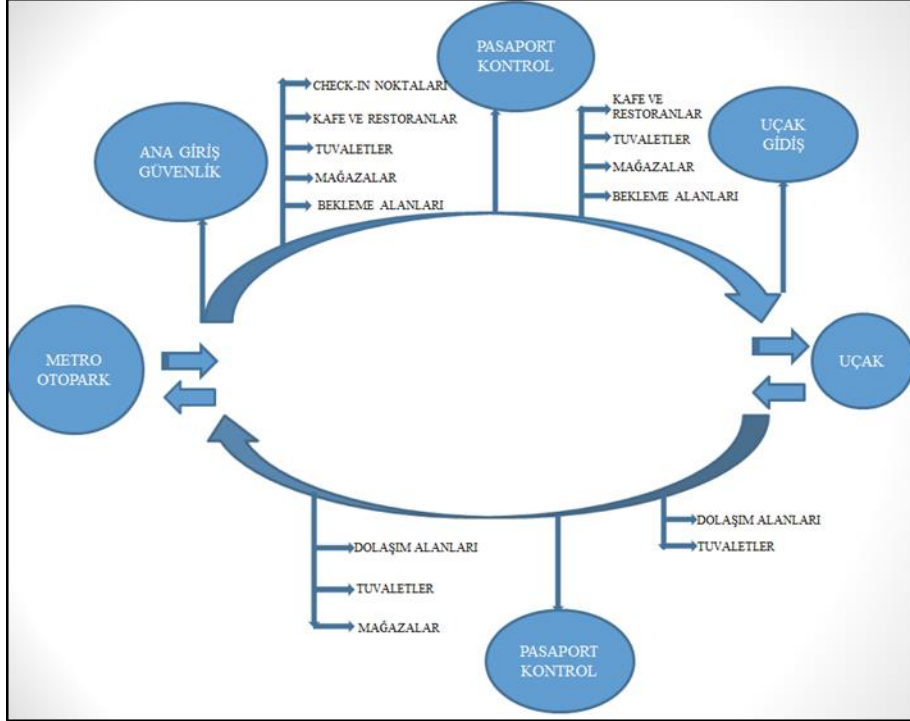
ikinci eşik olarak belirlenmiş ve bu eşikleri hangi engelli grubunun nasıl geçtiği, bağımsız hareket edebilme durumları, kendilerine sağlanan olanaklar eşikler ve her eşik arasında bulunan diğer alanlar olarak incelenmiştir.

Dış hatlar ana giriş kapısının ardından check-in noktaları, kafe ve restoranlar, tuvaletler, mağazalar ve bekleme alanları; pasaport kontrol noktasından sonra ise kafe ve restoranlar, tuvaletler, mağazalar, bekleme alanları ve uçağa gidiş ulaşım aksı erişilebilirlik açısından incelenmiştir.

Aynı senaryo doğrultusunda dış hatlarda uçaktan inişten sonra dolaşım alanları ve tuvaletler, eşik noktası olan pasaport kontrol noktası, dolaşım alanları, mağazalar ve tuvaletler ve otoparka erişim incelenmiştir.

Dış hatlar terminalinde bulunan Tav Galeri, toplantı salonları gibi zaman gerektiren eylemleri kapsayan mekanlar araştırma dışında bırakıldığı için incelemeye dahil edilmemiştir. Zamanla yarışın ve hızlı ve sorunsuz erişimin ele alındığı çalışmada, engelli bireylerin ulaşım aracına ulaşımını esas alınmıştır.

Tablo 4.1: Senaryo şeması



Kaynak: Bu tablo Dila EVLİYAOĞLU tarafından hazırlanmıştır.

4.2 YÖNTEM

Araştırma yürütülürken erişilebilirlikle ilgili bilginin toplanması için üç aşamalı bir çalışma esas alınmıştır. Mekânın analizi, alanda hizmet verenlerin tecrübeleri ve engelli deneyimlerini içeren bir çalışma gerçekleştirilmiştir. Üç aşamalı bu yöntem ile ilk olarak vaka analizi ile var olan senaryo doğrultusunda seçilen İstanbul Atatürk Havalimanı yerinde incelenerek mekânın fotoğrafları çekilerek görsel dökümantasyon oluşturulmuş; engellilerin havalimanına girişlerinden, uçağa biniş anlarına kadar olan süreç ile uçaktan çıkış kapılarına erişinceye kadar olan erişim ve ulaşımları, engelliler için ön görülen standartlar açısından incelenmiştir. Araştırmanın ikinci aşaması olarak havalimanında hizmet veren yetkililer ile yüz yüze görüşmeler yapılmış, alan hakkında detaylı bilgiler edinilmiş, engellilere yönelik yapılan çalışmalar ve verilen hizmetler havalimanına girişten, uçağa erişime kadarki alanı kapsayan dış hatlar terminalini birlikte deneyimleyerek birinci ağızdan bilgi toplanmıştır. Araştırmanın son kısmında ise engelli bireylerin Atatürk Havalimanı'ndaki deneyim ve görüşleri üzerine engellilerle bir anket çalışması yapılmıştır. Bedensel ve görme engellilerle yapılan görüşmelerde kartopu örnekleme yöntemi kullanılmıştır. Kartopu örnekleme (Snowball Sampling) ilk araştırma grubu bulunduktan sonra, bu bireyler aracılığıyla başka katılımcılara ulaşma yöntemidir (Demir 2011).

Araştırma kapsamında, yolcuların ulaşım ve dolaşım hareketleri esas alındığından; İstanbul Atatürk Havalimanı'nın tamamı incelemeye alınmamış, havalimanı çalışanlarının görev yaptığı servis, destek ve hizmet alanları araştırma dışında bırakılmıştır. Bu alanlar, yolcuların erişimine izin verilmeyen ya da erişimleri yolculuk amaçlı dolaşımın dışında olan alanlardır. Yolcu servis alanları, ulaşım aksları ve farklı eşikler ise yolcu ulaşım ve dolaşımına açık alanlar olması sebebi ile araştırma kapsamında incelenmiştir. Havalimanı içerisindeki eşikler, sınırlar ve geçişler ele alınmıştır. Havalimanlarında iç hatlar ve dış hatların ulaşım aksları ve farklı kontrol eşikleri arasındaki tek farkın dış hatlardaki pasaport kontrol eşiği olması bakımından çalışma dış hatlar üzerinde yürütülmüştür. Bu kapsamda, engelli yolcuların havalimanına girişlerinden itibaren dış hatlara ulaşımlarına kadar süren ulaşım ve dolaşım aksları üzerinde çalışma yapılmıştır. Havalimanlarında ulaşım, bir yerden bir yere giderken kalkış zamanı belli bir ulaşım aracına yetişmeyi gerektirdiği için zamana karşı hareketliliği içermektedir. Bu nedenle araştırma

kapsamına kişilerin doğrudan uçağa erişimlerini sağlayacak akslar ve kısa süreli zamanlarını geçirecekleri hizmet alanlarının yanı sıra, uçaktan inişten çıkışa kadar olan erişim ve hizmet alanları da alınmıştır. Havalimanı içerisinde bulunan TAV Galeri ve toplantı salonları senaryo doğrultusunda yolcuların uğrayacakları alanların dışında olduğundan inceleme dışı bırakılmıştır. Havalimanı içerisinde yer alan mağazalar; açık alanda bulunan mağazalar ve kapalı mağazalar olarak gruplandırılarak ele alınmış ve her gruptan birer örnek seçilerek erişim ve ulaşım konuları bakımından uygunlukları incelenmiştir. Yeme içme alanları ise self servis hizmet veren ve alakart olarak hizmet veren işletmeler olarak iki gruba ayrılmış, her iki grup içerisinde birer örnek seçilerek erişim ve ulaşım konuları bakımından uygunlukları incelenmiştir. Seçilen çalışma alanının “Engelsiz Havalimanı Sertifikası”na sahip olması sebebi ile, çalışma süresince sertifika almak için gerekli olan ile alanda var olan kodlar karşılaştırılarak incelenmiştir. Çalışma sonucunda varsa, çıkan engeller ve eksiklikler üzerine tasarım önerileri üretilmiştir.

4.3 ENGELSİZ HAVALİMANI UYGULAMASINI YAPAN, YÖNETEN KİŞİLERLE GÖRÜŞME

Üç aşamalı yürütülen araştırmanın ilk aşaması olarak İstanbul Atatürk Havalimanı işletmesi TAV’ın İstanbul İş Sağlığı Güvenliği ve Çevre Şefi tarafından havalimanında yapılan, uygulanan ve yapılacak olan engelli hizmetleri hakkında bilgiler alınarak, havalimanı içerisinde engellilere yönelik uygulanan hizmetler yerlerinde görülerek incelenmiştir.

Havalimanı içerisinde inceleme yapmak için gerekli izinlerin alınabilmesi için öncelikle havalimanı içerisinde bulunan emniyet birimine gidilmiş, oradan DHMİ’ye yönlendirilerek incelemenin içeriği anlatılarak araştırmanın süresi belirtilerek gerekli belgeler doldurulmuştur.

Ardından DHMİ’nin internet sitesi üzerinden araştırmanın içeriğini ve süresini belirten bir ön istek formu doldurularak çalışmanın yapılabilmesi için randevu verilmesi talep edilmiştir.

Bekleme süresinin uzunluğu ve izinlerin çıkmasının zorlukları sebebi ile doğrudan Atatürk Havalimanı işletmesi TAV’ın ilgili birimi ile iletişime geçilmiş ve bu birimin aracılığı ile gerekli izinler alınabilmiştir. Engelli uygulamalarını yapan ve yöneten kişilerle yapılan görüşmeler yüz yüze gerçekleştirilmiş, araştırma sürecinde ihtiyaç duyulan zamanlarda telefon ve internet yoluyla da iletişim kurulmuştur. Yüz yüze görüşmeler iki kez gerçekleştirilmiştir. Görüşmeler

esnasında aktarılan bilgiler not alınarak tutanak haline dönüştürülmüş, ilgili kişiler tarafından da havalimanı içerisinde engellilere yönelik yapılan hizmet ve uygulamalarla ilgili dokümanlar verilmiştir. Havalimanı yönetiminden gerekli izinler alındıktan sonra ilgili kişilerce havalimanı tanıtılmış, havalimanında engelli erişimiyle ilgili kişisel birikimlerini ve hayata geçirdikleri uygulamalarını tanıtan sunumlar aktarılmıştır. Daha sonra engelli hakları, engelliler için erişilebilirlik, erişilebilir şehir planlaması, hissedilebilir yüzey uygulama kriterleri gibi engellilik ve engelliler için yapılacak uygulamalar öncesi gerekli bilgilerin sağlandığı konularda yetkililerden bilgiler alınmıştır. Ardından yurtiçi ve yurtdışında engelli bireylerle ilgili konularda katıldıkları kongreler ve verdikleri konferanslar izlenmiştir. Konu ve kendileri hakkında bilgi alındıktan sonra İstanbul Atatürk Havalimanı içerisinde engelli bireylere yönelik yapılan uygulamalar sunumlar eşliğinde anlatılmıştır. İstanbul Atatürk Havalimanı'nın Engelsiz Havalimanı Sertifikası'na sahip olmasını sağlayacak engelli uygulamaları ve yapım aşamaları görsel sunumlarla desteklenerek anlatılmıştır. Sertifika almanın koşulları yerine getirildikten sonra SHGM yetkilileri tarafından denetlenerek, Atatürk Havalimanı, Engelsiz Havalimanı Sertifikası'nı edinmiştir.

Görüşmenin diğer aşamasında ilgili kişilere havalimanında engellilere yönelik yapılan uygulama ve verilen hizmetlerle ilgili açık uçlu sorular sorularak detaylı bilgi edinmek amaçlanmıştır (Ek 2).

Engelsiz Havalimanı olan Atatürk Havalimanı'nda engelli bireylere yönelik verilen hizmetlerle ilgili bilgi alınmak istenmiş, havalimanı içerisinde engelli bireylere yönelik çeşitli imkân ve kolaylıkların sağlandığı hizmetler bulunduğu bildirilmiştir. Bu hizmetlerin başında havalimanı içerisinde çeşitli noktalarda bulunan engelli yardım noktalarının gelmekte olduğu, bu noktalardan engelli bireylerin her türlü yardım ve desteği talep ederek havalimanı içerisindeki erişim ve ulaşımını kolayca sağlayabilecekleri belirtilmiştir. Bu hizmetin dışında engelli bireylere ücretsiz hizmet veren refakatçi servislerinin olduğu ve süre kısıtlaması olmadan ihtiyacı olan bireye hizmet verildiği bilgisi aktarılmıştır.

Havalimanı içerisinde hangi tip engellilere yönelik hizmetlerin mevcut olduğu konusunda, tüm engelli gruplarına yönelik hizmetlerinin bulunduğu bilgisi verilmiştir. Farklı engelli gruplarının tümüne ücretsiz refakatçi hizmeti verildiği, işitme engelli bireyler için daha kolay işitmelerini

sağlayacak akıllı işitme sistemlerinin kurulduğu, bedensel engelli bireyler için gerekli açıklıklar ve ölçülerin mekanlarda uygulandığı, görme engelli bireyler için hissedilebilir yüzey uygulamalarının yapıldığı belirtilmiştir.

Atatürk Havalimanı'nda engelli bireylerle ilgilenen personellerin eğitimlerinin tam olduğu, her bir personelin görevine başlamadan önce tüm engelli gruplarına yönelik özel eğitim aldıkları, her bir eğitim personelinin işaret dilini bildikleri ve psikolojik eğitim aldıkları belirtilmiştir.

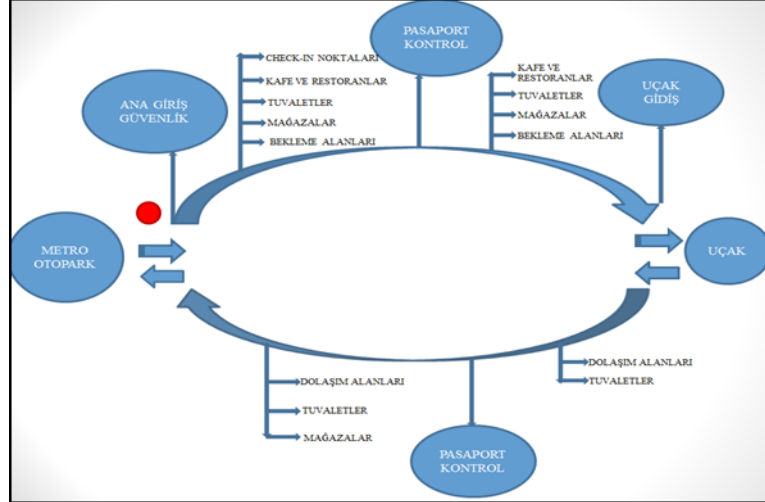
Görüşmenin son aşamasında ise havalimanı ilgili kişilerce gezdirilerek, havalimanında engelli hizmeti ve servisi bulunan tüm noktalar tek tek yerlerinde görülerek, incelenmiştir.

4.4 MEKÂNIN İNCELENMESİ

Araştırmanın ikinci bacağı kapsamında İstanbul Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminali yerinde incelenerek gözlemler yapılmıştır. Bu bağlamda havalimanı girişten itibaren önemli eşikler belirlenerek eşikler ve eşikler arasında verilen hizmetler incelenmiştir. Tüm alanlar fotoğflanarak çalışma daha önce oluşturulan ulaşım senaryosu kapsamında yürütülmüştür.

4.4.1 Yardım Kioskları

Tablo 4.2: Senaryo şeması üzerinde yardım kiosku

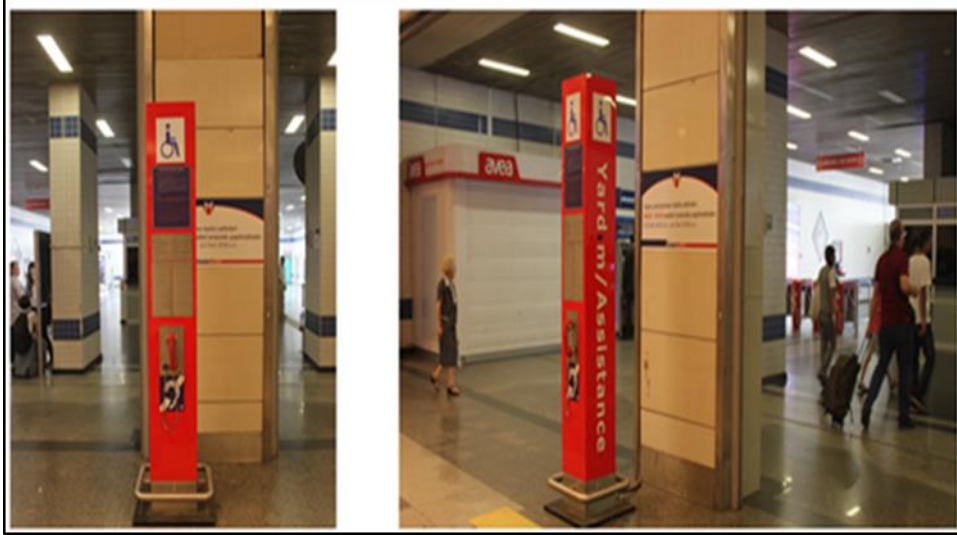


Kaynak: Bu tablo Dila EVLİYAĞLU tarafından hazırlanmıştır.

İstanbul Atatürk Havalimanı metro girişinde bulunan yardım kiosku ücretsiz olarak engelli hizmeti vermektedir. Engel çeşidi ayrımı yapılmadan, engelli birey kiosk üzerinde bulunan ahizeyi kaldırdığında direkt engelli ofisine bağlanmakta ve yardım isteğini bildirmektedir. Kiosk

üzerinde görme engelli bireyleri bilgilendirmek için Braille Alfabeti ile gerekli bilgiler yazılmıştır. Kişinin yardım isteği ve ihtiyacına göre tekerlekli sandalye ya da bir refakatçi bu alana en fazla 8 dakika içerisinde gelmekte ve kişiye uçağa ya da uçuş anına kadar kişinin istediği her alana gitmesinde ücretsiz olarak refakat etmektedir. Kiosklar kamera sistemi ile engelli ofisi tarafından izlenmekte, yardım isteyen yolcuyla görüşerek yolcunun o alanda kalıp kalmadığı da kontrol edilebilmektedir. Yardım kiosklarından havalimanı içerisinde metro girişinde bir adet, iç hatlar gidiş terminalinde bir adet, iç hatlar geliş terminalinde bir adet, dış hatlar gidiş terminalinde iki adet ve dış hatlar geliş terminalinde de bir adet olmak üzere toplam altı adet bulunmaktadır. (Şekil 4.1-4.2).

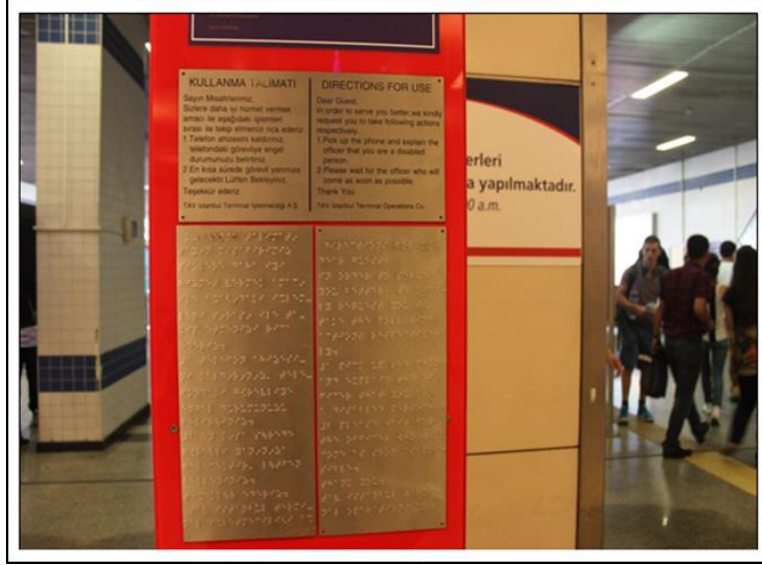
Şekil 4.1: Yardım kiosku



Kaynak: Bu fotoğraf Dila EVLİYAĞLU tarafından çekilmiştir.

Havalimanına girmeden yardım istenmesi amacı ile metro girişinde bulunan engelli yardım kiosku, metro giriş yönünden gelindiğinde, dikkat çekmesi amacıyla kırmızı renkte olmasına rağmen, kioskun hemen arkasında bulunan kolon sebebi ile fark edilmemektedir. Kolon kioskun görünümünü tamamen engellemekte ve amacına uygun hizmet vermesini önlemektedir.

Şekil 4.2: Yardım kiosku braille alfabesi



Kaynak: Bu fotoğraf Dila EVLİYAOĞLU tarafından çekilmiştir.

Yardım kioskunun karşısında bulunan akülü araç, kiosku kullanmak istemeyen engelli bireyler ile öncelikle yaşlı, hamile, geçici engellilik durumları olan bireyleri istedikleri alana kadar ücretsiz götürmektedir (Şekil 4.3).

Şekil 4.3: Ücretsiz hizmet aracı



Kaynak: Bu fotoğraf Dila EVLİYAOĞLU tarafından çekilmiştir.

Akülü toplu taşıma araçları ve akülü tekerlekli sandalyeler havalimanının her alanına hizmet vermektedir. Pasaport kontrol noktasından sonra da akülü araçlar bekleme alanları gibi insanların yoğun olarak bulunduğu alanlarda yakın konumlanmakta ve ihtiyaç durumunda hemen kullanılmaktadır (Şekil 4.4).

Şekil 4.4: Ücretsiz hizmet araçları

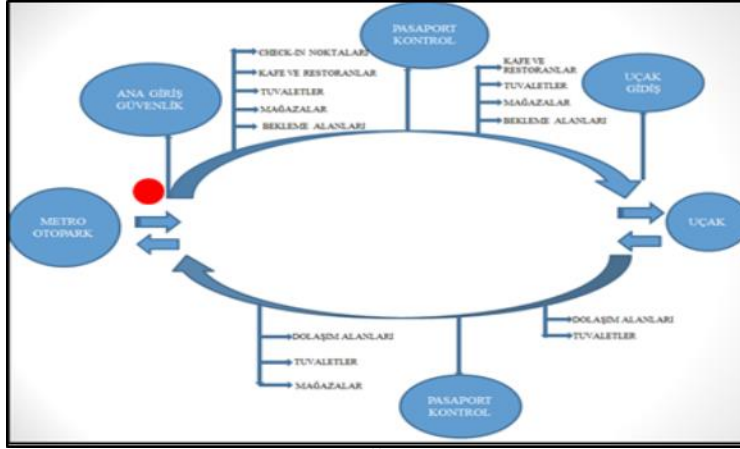


Kaynak: Bu fotoğraf Dila EVLİYAĞLU tarafından çekilmiştir.

4.4.2 Ulaşım Aksları ve Geçişler

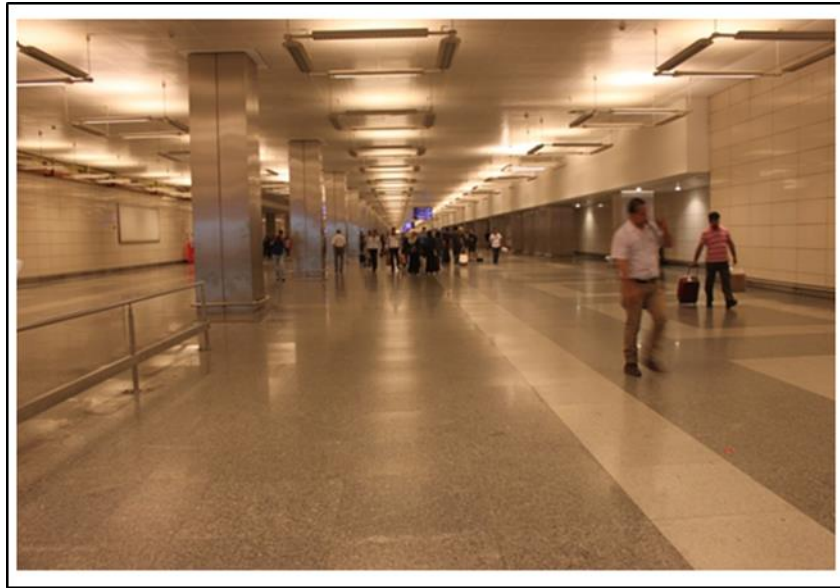
Yardım kioskundan sonra iç ve dış hatlar ana kapılarına ulaşmak için uzun akslar bulunmaktadır. Geniş açıklıklara sahip bu aks üzerinde uyarıcı ve yönlendirici bilgiler görsel olarak kullanılmış, sesli herhangi bir uyarı ya da yönlendirici sisteme rastlanmamıştır. Görme engelli bireyler için kullanılan hissedilebilir yüzeylerin bu geniş ve uzun aks boyunca tüm alanda kullanılmadığı görülmektedir (Şekil 4.5).

Tablo 4.3: Senaryo şeması üzerinde ulaşım aksı



Kaynak: Bu tablo Dila EVLİYA OĞLU tarafından hazırlanmıştır.

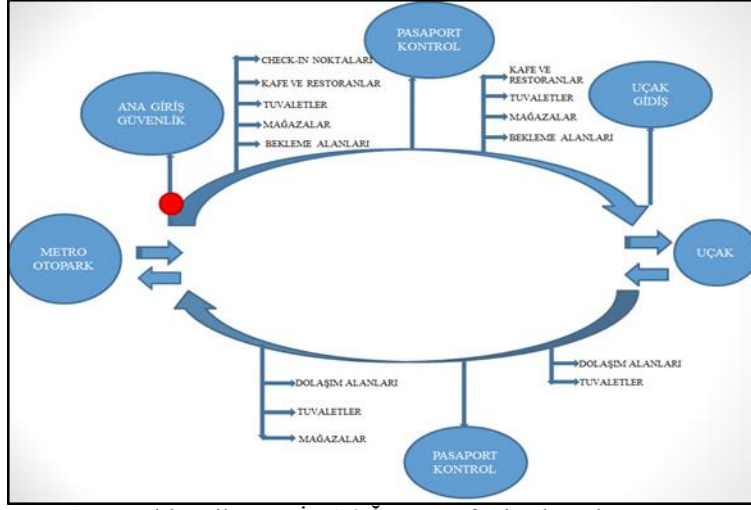
Şekil 4.5: Metro giriş aksı



Kaynak: Bu fotoğraf Dila EVLİYA OĞLU tarafından çekilmiştir.

Güvenlik noktasında bulunan X-Ray cihazlarının genişlikleri tekerlekli sandalyelerin geçişine uygun olmadığından; tekerlekli sandalye kullanan engelli bireyler X-Ray'den geçirilmemekte, el ile aranmaktadır (Şekil 4.6). Güvenlik noktasının bitiminde bir akülü sandalye her daim beklemekte ve ihtiyaç duyulması halinde kişiyi istediği alana kadar ücretsiz olarak götürmektedir (Şekil 4.7).

Tablo 4.4: Senaryo şeması üzerinde güvenlik noktası



Kaynak: Bu tablo Dila EVLİYAĞLU tarafından hazırlanmıştır.

Şekil 4.6: Dış hatlar ana giriş güvenlik noktası



Kaynak: Bu fotoğraf Dila EVLİYAĞLU tarafından çekilmiştir.

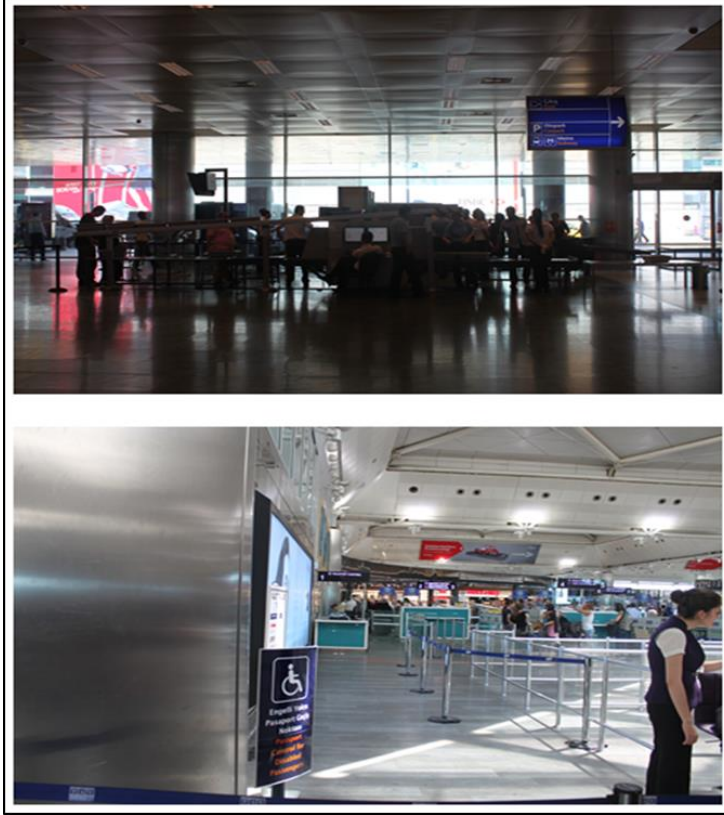
Şekil 4.7: Akülü araç



Kaynak: Bu fotoğraf Dila EVLİYAOĞLU tarafından çekilmiştir.

Güvenlik noktalarında geçişler X-Ray cihazlarla sağlanmakta ve yolcular sırayla alınmaktadır. Ana giriş noktalarında bulunan güvenlik geçiş sistemlerinde tekerlekli sandalye kullanan engelli bireyler el ile aranıp geçişleri sağlanmakta ancak onlara ayrılmış farklı bir geçiş aksı bulunmamaktadır. Dış hatlar pasaport kontrol eşiğinde ise engelli bireylerin geçiş aksları diğer geçiş akslarından ayrılmış, engelli bireylere ayrı bir hizmet sağlanmıştır (Şekil 4.8). Engelli birey bu eşiği beklemeden ve zaman kaybetmeden aşabilmektedir. Bu durum engelli bireylere kolaylık sağlıyor olsa da tasarımın engelli bireyler için olduğu bilgisi ayrıştırılmış hissedilmesine yol açabilmektedir (Şekil 4.9).

Şekil 4.8: Geçiş noktaları ve pasaport kontrol eşiği



Kaynak: Bu fotoğraf Dila EVLİYAĞLU tarafından çekilmiştir.

Şekil 4.9: Engelli pasaport kontrol noktası



Kaynak: Bu fotoğraf Dila EVLİYAĞLU tarafından çekilmiştir.

4.4.3 Yönlendirici ve Bilgilendirici Tabelalar

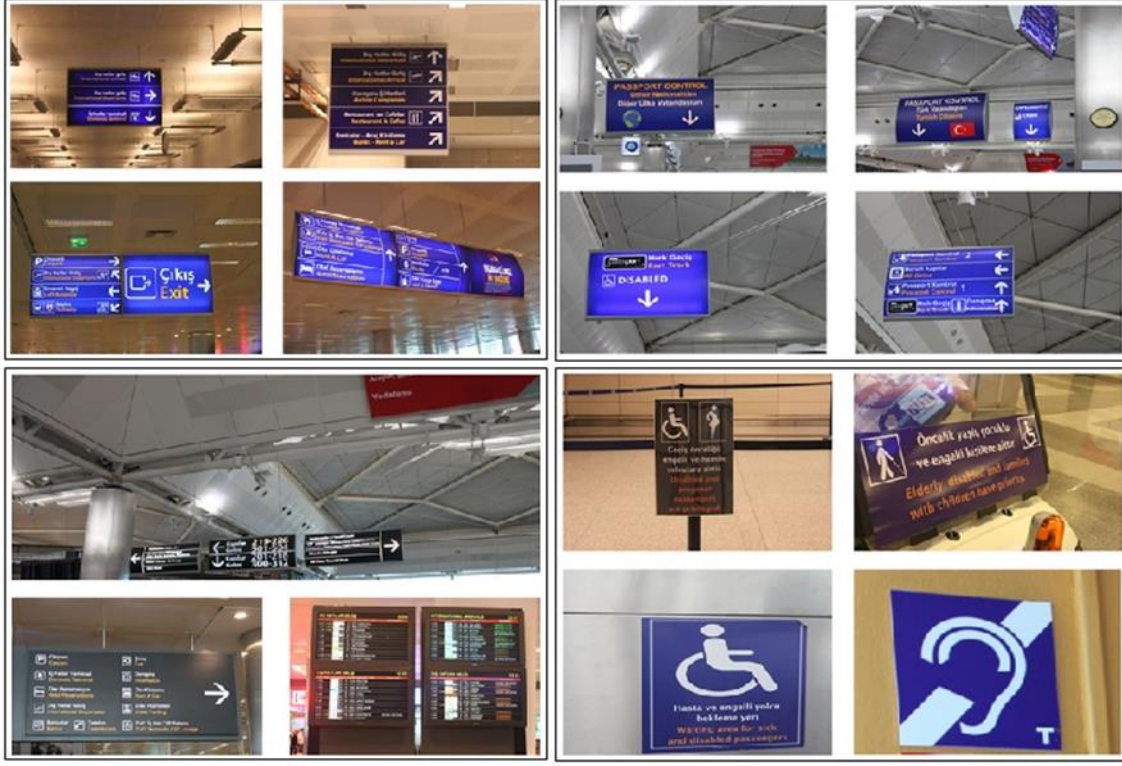
Atatürk Havalimanı, girişten itibaren yönlendirici tabelalar ile yolcuları bilgilendirmektedir. Bilgilendirici tabelalar ile kişinin birincil dereceden ihtiyaç duyabileceği tüm alanlar görülecek büyüklükteki tabela ve levhalara uygun punto ve renk ile yazılmış, oklarla da yönler gösterilmiştir. Yönlendirici ve bilgilendirici tabelalar Atatürk Havalimanı'nın her köşesinde mevcuttur. Geniş açıklık ve yürüme mesafelerine sahip olan havalimanında sık aralıklarla yön bilgisi tekrarlanmaktadır (Şekil 5.10-5.16).

Engelli bireylerin kullanım ve erişim önceliğini belirtmek için de bilgilendirici tabelalar kullanılmaktadır. Bu tabelalar ile engelli geçiş önceliği olan alanlar, engelli hizmeti veren akülü araçlar, kiosk ve yardım noktaları ile engelli bekleme alanları belirtilmektedir (Şekil 4.10).

Bedensel engelli bireyleri bilgilendirici tabelaların yanı sıra, Atatürk Havalimanı'nda işitme engelli bireyler için de bilgilendirici levhalar bulunmaktadır(Şekil 5.15). İlgili işaretin bulunduğu her danışma ünitesi, kiosk ve telefonlarda akıllı işitme sistemi kullanılmakta; az işitme engelli olan birey bu alanlardan hizmet alırken dışarıdaki ses izole edilerek sadece hedef sesin algılanması sağlanmaktadır.

Bu tabelalara ek olarak bekleme alanlarında bulunan tabelalar ile de yolcular uçuş zamanlarını ve kapılarını takip edebilmektedirler. Yönlendirici tabelalar dışında sesli bir uyarı sistemi alan içerisinde sadece uçuş saati gelen yolcular için bilgilendirme amacıyla yapılmaktadır (Şekil 4.10).

Şekil 4.10: Yönlendirici ve bilgilendirici tabelalar

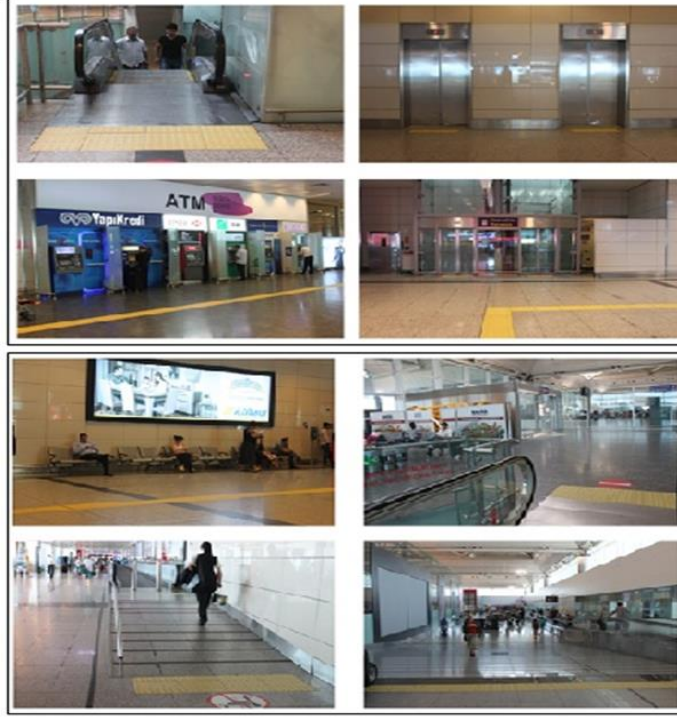


Kaynak: Bu fotoğraf Dila EVLİYAĞLU tarafından çekilmiştir.

4.4.4 Hissedilebilir Yüzeyler

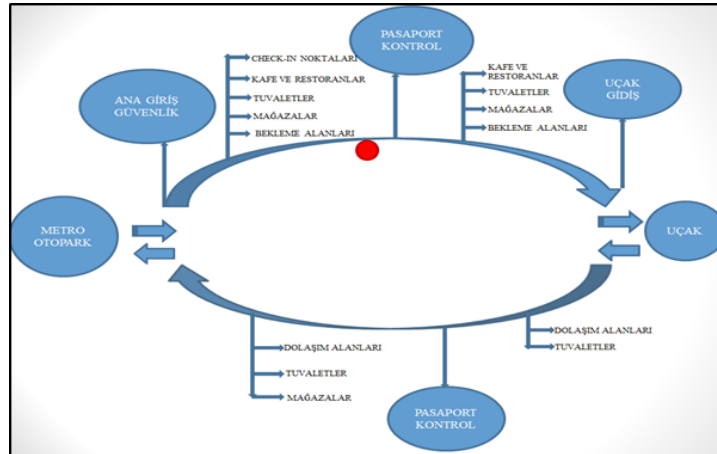
Görme engelli bireyler için kullanılan hissedilebilir yüzeyler Atatürk Havalimanı'nda bilinen kullanım şekliyle farklı bir şekilde kullanılmıştır. Hissedilebilir yüzeyler bilindiği şekliyle yapıştırılarak kullanıldığında deforme olup, zamanla etkisini kaybettiğinden; özel olarak karo şeklinde kesilip zemin malzemesi ile birlikte zemine döşenmiştir. Bu şekilde hissedilebilir hassas yüzeylerin zaman içerisinde deforme olmasını ve yerlerinden çıkmasını engellemiş olmaktadır. Hissedilebilir yüzeyler Atatürk Havalimanı'nın her alanında ve kesintisiz şekilde kullanılmamıştır. Merdiven başlangıç ve bitiş noktalarının ve asansör kapı önlerinin hepsinde kullanılmıştır (Resim 4.11). Kesintisiz devam eden bir hissedilebilir yüzey aksı ise havalimanı boyunca bulunmamaktadır. Sadece dış hatlar gidiş katında bulunan E kapısından başlayan hissedilebilir yüzey kesintisiz devam ederek, kapının karşısında bulunan telefonla yardım noktasına ulaşmaktadır (Şekil 4.12). Telefon yardım noktasına ulaşan engelli birey, istediği yardımı belirterek bulunduğu yere yardım alabilmektedir (Şekil 4.13).

Şekil 4.11: Hissedilebilir yüzeyler



Kaynak: Bu fotoğraf Dila EVLİYAĞLU tarafından çekilmiştir.

Tablo 4.5: Senaryo şeması üzerinde E kapısı



Kaynak: Bu tablo Dila EVLİYAĞLU tarafından hazırlanmıştır.

Şekil 4.12: E kapısı hissedilebilir yüzey uygulaması



Kaynak: Bu fotoğraf Dila EVLİYAĞLU tarafından çekilmiştir.

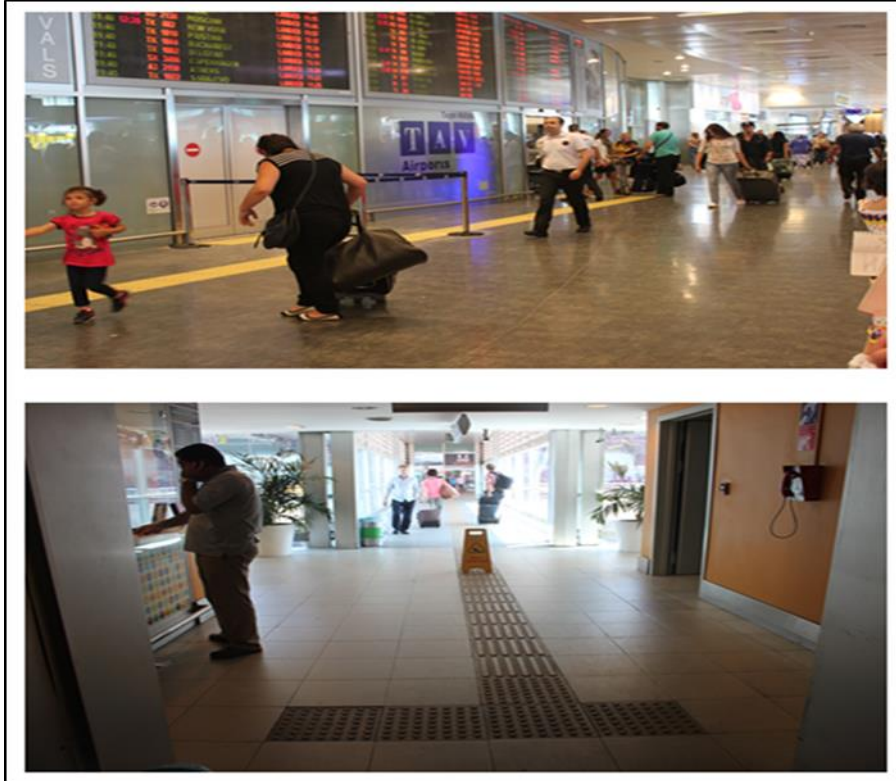
Şekil 4.13: Telefon yardım noktası



Kaynak: Bu fotoğraf Dila EVLİYAĞLU tarafından çekilmiştir.

Havalimanı içerisinde kullanılan hissedilebilir yüzeylerden kullanım amacına bağlı kalınmadığı durumlar tespit edilmiştir. Havalimanında bazı noktalarda hissedilebilir yüzeylerin üzerine yerleştirilen uyarıcı levha ve şeritler hissedilebilir yüzeyleri kullanım dışı bırakmakta ve görme engelli bireyleri tehlikeye atmaktadır (Şekil 4.14).

Şekil 4.14: Hissedilebilir yüzey uygulaması yanlış kullanımı



Kaynak: Bu fotoğraf Dila EVLİYAĞLU tarafından çekilmiştir.

4.4.5 Tuvaletler

Dış hatlar geniş ve gidiş katları olmak üzere her terminalin her katında iki adet engelli tuvaleti bulunmaktadır. Engelli tuvaletleri otomatik sensörlü kapıya sahiptir. Tuvaletin içerisinde acil durumlarda kullanılacak alarm sistemi mevcuttur. Tuvalet kullanıma uygun ise dışarıda boş olduğunu belirten yeşil ışık yanmaktadır. Kişi içeriye girip kapı otomatik olarak kapandıktan sonra ise ışık kırmızıya dönmektedir. Kişi içeriye girdikten sonra kapı otomatik olarak kilitlenmekte ve içeriden açılmadığı sürece dışarıdan açılmamaktadır (Şekil 4.15, 4.16).

Şekil 4.15: Tuvaletler



Kaynak: Bu fotoğraf Dila EVLİYAĞLU tarafından çekilmiştir.

Şekil 4.16: Tuvalet iç düzenleme



Kaynak: Bu fotoğraf Dila EVLİYAĞLU tarafından çekilmiştir.

4.4.6 Bilgi ve Yönlendirme Kioskları

Atatürk Havalimanı içinde farklı noktalarda bulunan bilgi ve yönlendirme kioskları yolculara hem istedikleri her konu ile ilgili bilgi alabilmekte hem de buldukları yeri, gidecekleri yeri, uçuş zaman ve bilgilerini, havalimanındaki mekânlarla ilgili bilgileri ve mekanlara ulaşım akşlarını belirtmektedir (Şekil 4.17). Kiosklarda akıllı işleme sistemi bulunmakta ve kulaklık gibi özel cihazlarla işitebilen işitme engelli bireyler bu hizmetten faydalanabilmektedir. Bu sistem ile arka plan gürültüsü izole edilmekte ve sadece konuşulan kişinin sesine yoğunlaşarak daha net duyum sağlanmaktadır.

Şekil 4.17: Bilgilendirme ve yönlendirme kiosku (a)



Kaynak: Bu fotoğraf Dila EVLİYAĞLU tarafından çekilmiştir.

Havalimanında bulunan bir diğer hizmet ise e-Devlet Kapısı Hızlı Erişim Noktası kioskidir. Devletin tüm vatandaşlarına hizmet veren e-devlet uygulamasının, kiosk tasarımı ile havalimanında bulunan yolculara da hizmet vermesi sağlanmıştır. Kiosku kullanarak çevrede bulunan hastane, postane, polis gibi önemli hizmetler hakkında adres ve çeşitli bilgilere ulaşmak, kurum ve kuruluşlara ait internet sitelerine erişmek, acil çağrı merkezlerini ücretsiz aramak mümkündür. Kiosk tasarımı bedensel engelli bireylerin ulaşacağı ölçülerde yapılmış; üzerinde herhangi bir engelli simgesi kullanılmamıştır (Şekil 4.18).

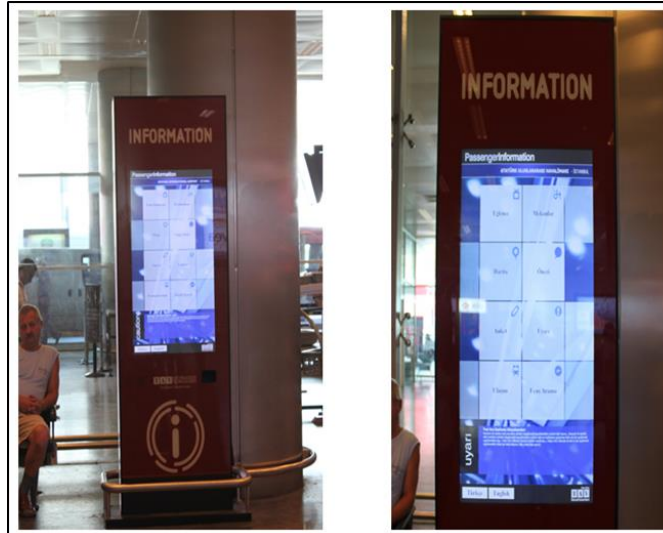
Şekil 4.18: Bilgilendirme ve yönlendirme kiosku (b)



Kaynak: Bu fotoğraf Dila EVLİYAOĞLU tarafından çekilmiştir.

Dokunmatik bilgi kiosku ile Atatürk Havalimanı hakkında detaylı bilgi edinilmesi sağlanmakta, havalimanı içerisinde bulunan mekanlar, havalimanına ulaşım, havalimanında uçuş saatini beklerken yapılabilecek aktiviteler hakkında bilgi verilmekte, havalimanı haritası ve uçuş saatlerine erişim sağlanmaktadır. Kiosk dokunmatik yüzeyi ile kullanım kolaylığı sağlarken; bedensel engelli bireylerin kullanımına uygun olmayan ölçülere sahiptir (Şekil 4.19).

Şekil 4.19: Bilgilendirme kiosku

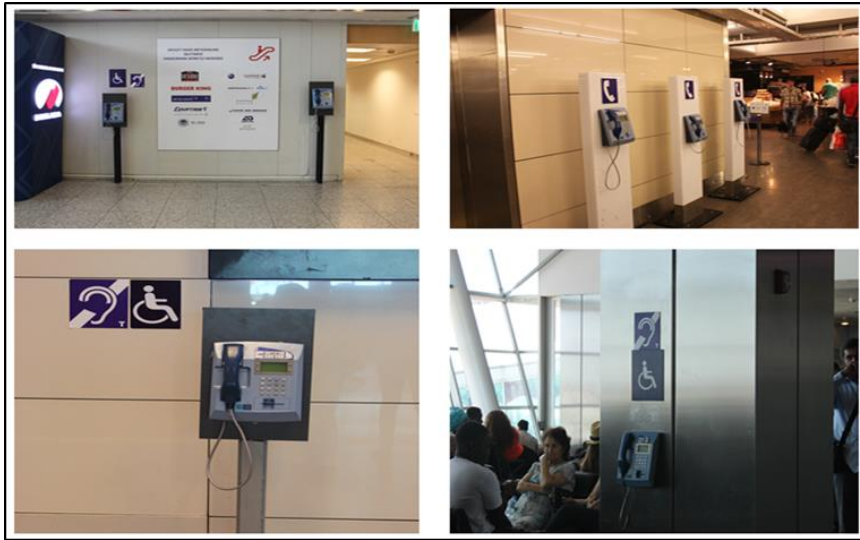


Kaynak: Bu fotoğraf Dila EVLİYAOĞLU tarafından çekilmiştir.

4.4.7 Telefonlar ve ATM'ler

Atatürk Havalimanı'nda yoğun olarak telefon ve ATM hizmeti bulunmaktadır. Telefonlar ve ATM'ler tekerlekli sandalye kullanıcılarının kullanımı için uygun yüksekliktedir. Telefonlar ise çeşitli yükseklik farklılıkları ile hizmete sunulmuştur. Belirlenmiş bazı telefonlarda da akıllı işitme sistemi kullanılmış, bu hizmete sahip telefonlar bilgilendirme levhası ile belirtilmiştir (Şekil 4.20). ATM'lerde görme engelli yolcular için Braille Alfabesi kullanılarak kolaylık sağlanmıştır (Şekil 4.21).

Şekil 4.20: Telefonlar



Kaynak: Bu fotoğraf Dila EVLİYAOĞLU tarafından çekilmiştir.

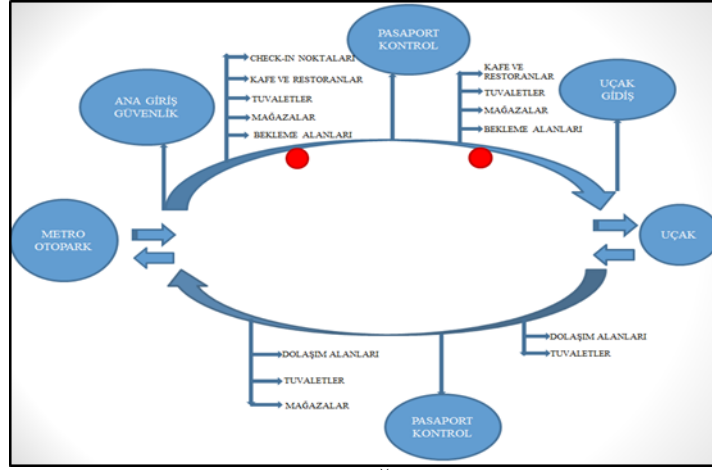
Şekil 4.21: ATM



Kaynak: Bu fotoğraf Dila EVLİYAOĞLU tarafından çekilmiştir.

4.4.8 Bekleme Alanları

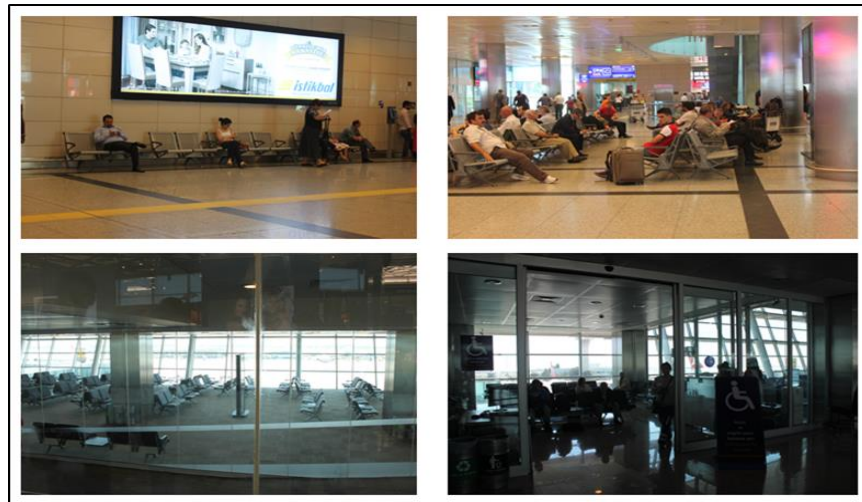
Tablo 4.6: Senaryo şeması üzerinde bekleme alanları



Kaynak: Bu tablo Dila EVLİYAĞLU tarafından hazırlanmıştır.

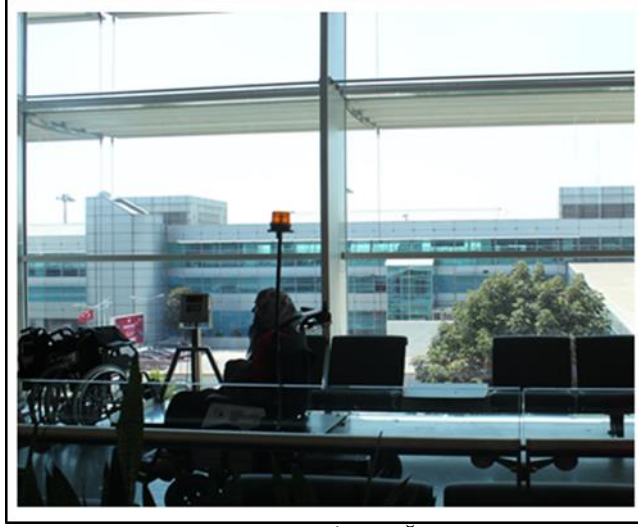
Havalimanı içinde birçok noktada çeşitli kapasitelerde bekleme alanları bulunmaktadır. Bekleme alanları geniş açık alanlar üzerine konumlandırıldığından engelli bireylerin alanlarda sıkıntı yaşama olasılığı en aza indirilmiştir. Dış hatlar gidişte pasaport kontrol noktasından sonra konumlanan bekleme alan ise girişinde engellilere yönelik olduğu belirtilen uyarıcı tabelaya sahiptir. Mevcut bekleme alanlarının ölçülerinin ve konumlarının engelli bireylere de yönelik olması sebebi ile bu durum kişileri ayrıştırılmış hissettirebilecek bir ayrıntı olarak görülebilmektedir (Şekil 4.22, 4.23).

Şekil 4.22: Bekleme alanları



Kaynak: Bu fotoğraf Dila EVLİYAĞLU tarafından çekilmiştir.

Şekil 4.23: Bekleme alanı



Kaynak: Bu fotoğraf Dila EVLİYAĞLU tarafından çekilmiştir.

4.4.9 Yeme İçme Alanları

Havalimanında bulunan yeme içme alanları kendi içlerinde self servis ve a'la carte hizmet veren restoranlar olarak iki gruba ayrılmaktadır.

Hem self servis hem de alakart olarak hizmet veren Simit Sarayı erişilebilirlik ve ulaşım açısından incelendiğinde ilk olarak kot farkının bulunmaması engelli erişimi açısından olumlu bir tasarım kararı olarak görülmektedir. Masaların ortadan ayaklı olması da tekerlekli sandalye kullanan engelli bireylerin masaya rahat yanaşmalarını sağlamaktadır. Bunlara karşın, mekânda bulunan masa ve sandalyelerin aralarındaki mesafe tekerlekli sandalye kullanan engelli bireylerin geçişleri için uygun ölçülerde değildir. Bu durum engelli bireylerin mekânda hareket kabiliyetlerini kısıtlamakta hatta engelleyebilmektedir (Şekil 4.24).

Alakart hizmet veren restoranlar incelendiğinde kot farkı kimi mekânlarda rampa kullanılarak çözümlenmişse de kimi mekânlarda ortadan kaldırılmamıştır. Kot farkının çözüldüğü mekâna bakıldığında, kot farkı olmadan engelli bireyin mekâna giriş yapabildiği ancak yine masa ve sandalyeler arasındaki alanların ölçülerinin yetersiz olması sebebi ile mekânda hareket kabiliyetlerinin sınırlandırıldığı görülmektedir. Kot farkının çözümlenmediği mekânda ise engelli birey mekâna ulaşamamakta ve bu durum engelli bireyin kendisini ayrıştırılmış hissetmesine neden olabilmektedir (Şekil 4.24).

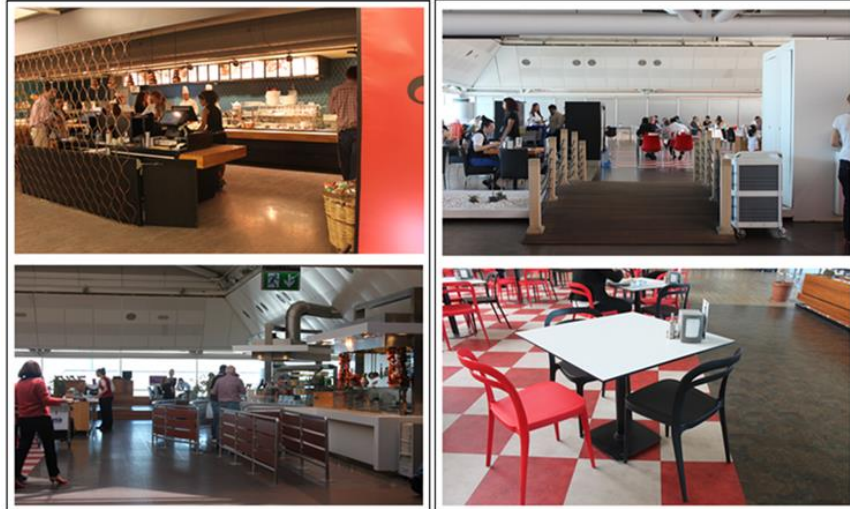
Şekil 4.24: Alakart hizmet veren yeme-içme alanları



Kaynak: Bu fotoğraf Dila EVLİYAĞLU tarafından çekilmiştir.

Self servis hizmet veren restoranlar incelendiğinde ilk olarak tezgah yüksekliği üzerinde durulmuştur. Tezgâhların yükseklikleri tekerlekli sandalye kullanan engelli bireylerin erişimlerine uygun şekilde tasarlanmıştır. Yiyecek ve içeceklerin bulunduğu camekân bölmeler engelli bireylerin göz hizasında kalmaktadır. Mekânlardaki açıklık ve geçiş alanları engelli bireylerin geçebileceği ölçülerdedir. Bu alanda bulunan kot farklılıkları rampa kullanılarak çözülmüştür. Yemek masalarının tümü tekerlekli sandalye kullanan engelli bireyin rahat erişim ve kullanımını sağlaması açısından ortadan ayaklıdır (Şekil 4.25).

Şekil 4.25: Self servis hizmet veren yeme-içme alanları



Kaynak: Bu fotoğraf Dila EVLİYAĞLU tarafından çekilmiştir.

4.4.10 Asansörler

Asansörlerin hepsinin girişinde hissedilebilir yüzeyler kullanılmıştır. Asansörlerin içinde sesli uyarı sistemi mevcuttur ve kat bilgisi vermektedir. Bunun yanı sıra asansör iç düğmelerinde Braille Alfabeti de kullanılarak görme engelli bireylere kolaylık sağlanmıştır. Asansörlerin genişlikleri bir adet tekerlekli sandalyeyi alacak düzeydedir (Şekil 4.26).

Şekil 4.26: Asansörler



Kaynak: Bu fotoğraf Dila EVLİYAĞLU tarafından çekilmiştir.

4.4.11 Diğer Düzenlemeler

Engelli bireyler için tasarlanan şarj noktası dikkat çekmesi için kırmızı renkte kullanılmıştır. Yüksekliği tekerlekli sandalye kullanan engelli bireyler için uygundur. Buna rağmen şarj noktasının üzerinde engelli simgesi olması kişilerin ayrıştırılmasına sebep olabilmektedir. Şarj noktasının yükseklik ölçüleri tekerlekli sandalye kullanan engelli bireyler için uygun olması, diğer kişilerin kullanımına da olanak sağlayabilmektedir. Bu sebeple şarj noktasında engelli simgesi olmadan, engelli engelsiz ayrımı yapılmadan tüm bireylerin kullanımına açık hale getirilmesi engelli bireylerin kendilerini ayrıştırılmış hissetmelerini önleyecektir (Şekil 4.27).

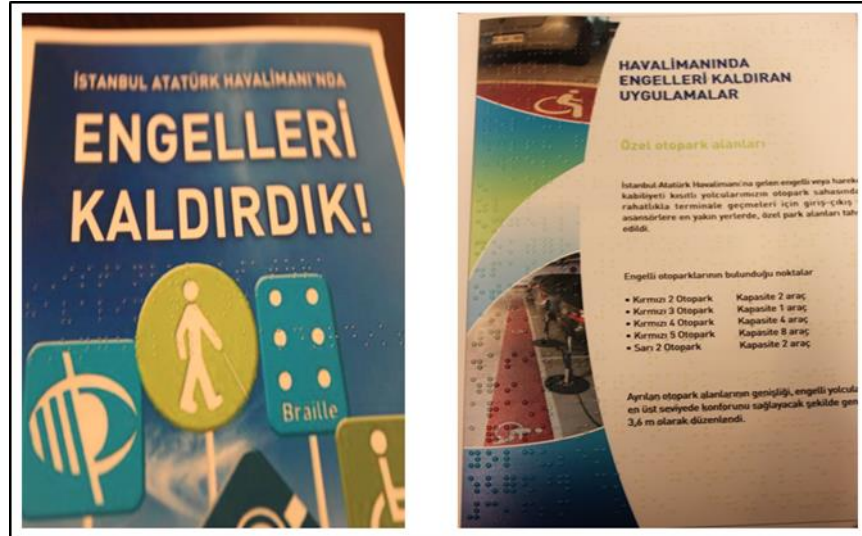
Şekil 4.27: Engelli şarj noktası



Kaynak: Bu fotoğraf Dila EVLİYAOĞLU tarafından çekilmiştir.

Havalimanında engelli bireylere yönelik hazırlanan ve hizmete sunulan tüm servisler hakkında kişileri bilgilendirmek üzere tasarlanan engelli kılavuzu; araştırmanın yapıldığı zamanda basım aşamasında olup, 2015 yılında dağıtımına başlanıp, hizmete sunulacağı bildirilmiştir. Kılavuz havalimanında bulunan tüm engelli hizmetlerini yerlerini ve içeriklerini bildirir şekilde hazırlanmış, görme engelli bireyler için de her sayfanın arka planında Braille Alfabeti kullanılmıştır (Şekil 4.28).

Şekil 4.28: Engelli kılavuzu



Kaynak: Bu fotoğraf Dila EVLİYAOĞLU tarafından çekilmiştir.

4.5 HAVALİMANI DENEYİMİ OLAN ENGELLİLERLE YAPILAN GÖRÜŞMELER

Çalışmanın üçüncü bacağı olarak İstanbul Atatürk Havalimanı'nı kullanan, deneyimi olan görme ve bedensel engelli bireylerle görüşmeler yapılmıştır. Yapılan görüşmelerde engelli bireylerin ilk önce demografik bilgileri öğrenilmiş ve havalimanı kullanımının yaşa, engel durumuna ve gelir düzeyine göre dağılımına ulaşılmıştır. Demografik bilgi elde ediniminden sonra engelli bireylere 21 adet açık uçlu soru sorularak havalimanı deneyimlerini öğrenmek amaçlanmıştır, mekânlarla ilgili olumlu olumsuz görüşleri alınmıştır (Ek 3).

Bedensel engelli bireylerle görüşme Türkiye Omurilik Felçliler Derneği (TOFD) yardımlarıyla, dernek üyeleriyle dernek içerisinde gerçekleştirilmiştir. 23 adet Atatürk Havalimanı'nı kullanmış bedensel engelli bireyle yapılan görüşmeler sonucunda engelli bireylerin 19 tanesinin ilkokul, geri kalanlarının da ortaokul mezunu olduğu görülmektedir. Görüşme yapılan bedensel engelli bireylerin 22'si erkek, 1'i kadındır.

Görüşülen engelli bireylerin tümünün gelirinin asgari ücret olduğu öğrenilmiştir. Bedensel engelli bireyler, mecbur kalmadıkça seyahat etmediklerini, seyahat edecekleri zaman da maddi durumları uygun olduğu müddetçe ulaşım ve erişim rahatlığı ve hızlı olması sebebiyle havayolunu tercih ettiklerini belirtmişlerdir. Havalimanına ulaşım ve erişimin gerek diğer ulaşım terminal ve istasyonlarına gerekse diğer fiziki çevrelere ulaşım ve erişimden çok daha kolay ve rahat olduğu görüşme yapılan tüm bedensel engelli bireyler tarafından belirtilmiştir. Bedensel engelli bireylerin havayolunu tercih etmeleri, bu ulaşım yolunun maddi anlamda erişilebilir ve diğer ulaşım yollarıyla rekabet edilebilir düzeyde olduğunu göstermektedir. Öte yandan havayollarının bedensel engelli bireyler tarafından sıklıkla tercih ediliyor oluşu, havayollarının hız ve güvenliğini de doğrular niteliktedir. Bedensel engelli bireylerin tümü havalimanına ulaşım yolu olarak metroyu seçmişlerdir. Metro kullanımının rahat oluşu ve ulaşılacak yere hızla ulaşması sebebiyle bu ulaşım aracını tercih etmişlerdir.

Havalimanı deneyimi olan engelli bireyler havalimanına ya bağımsız olarak ya da bir refakatçi aracılığıyla ulaşmışlardır. Havalimanına ulaşımalarının ardından uçağa erişimlerine kadar olan süreçte görüşme yapılan engelli bireylerden herhangi bir mekânda ya da eşikte sıkıntı yaşamadıkları bilgisi alınmıştır. Uçağa erişimlerine kadar olan zamanlarında havalimanı

içerisinde bulunan ve araştırma senaryosu kapsamında incelenmiş olan yeme-içme mekânları, tuvaletler, bekleme alanları ile bireysel olarak da faydalanıp bilgi alabilecekleri yardım kioskuları, telefonlar, atmler ve akülü araçları hiç kullanmadıklarını belirtmişlerdir. Engelli bireylerin hepsinin havalimanına ulaşımını metro ile gerçekleştirmelerine rağmen; engelli bireylerin hiçbiri havalimanı metro girişinde bulunan engelli yardım kioskunu fark etmemişlerdir. Geçiş aksı üzerinde bulunup, kırmızı renkte olmasına rağmen yardım kiosku engelli bireylerin dikkatini çekmemektedir. Yardım kiosku havalimanı metro bağlantısında metrodan geliş yönünde bulunan kolonun hemen arkasında konumlandırıldığı için, engelli bireyler kiosku fark etmeden geçip gittikleri düşünülmektedir. Yardım kioskunu fark etmeyen engelli bireylerin havalimanında engelli bireylere yönelik verdiği diğer hizmetler hakkında da bilgi sahibi olmadıkları tespit edilmiştir. Görüşme yapılan engelli bireylerin hiçbiri havalimanında bulunan engelli tuvaletlerini de kullanmamıştır. Hizmetlerin neler olduğu, konum ve içerik bilgileri engelli bireylerce bilinmemektedir. Bilgi yetersizliği sebebiyle havalimanını kullandıkları zaman kendilerine yönelik yapılan uygulama ve hizmetler kendilerine ulaşmamış ancak bu çalışma sırasında kendilerine havalimanında bulunan hizmet ve uygulamalar anlatılmıştır.

Yapılan görüşmelerde bedensel engelli bireylerin havalimanı deneyimleri, mekânlara ulaşım ve erişim kabiliyetleri ile mekânları ne derece rahat kullanıp kullanamadıklarının ölçülmesi amaçlanmış ancak mekânsal değerlendirme yapılacak sonuçlara ulaşılammıştır. Verilen cevaplar mekânsal değerlendirme yapmaya olanak sağlamamakta, psikolojik etkilere dayanmaktadır. Bu bağlamda alınan cevaplar görüşme yapılan engellilerin psikolojik değerlendirmeleri olarak ele alınmıştır.

Bedensel engelli bireylerin havalimanında engellilere yönelik verilen hizmetlerden haberdar olmamalarının sebeplerinin başında hizmetlerin yeterince tanıtılmaması yer almaktadır.

Görüşülen engelli bireylerin eğitim durumları göz önüne alındığında, kendi hak ve kendileri için sunulan hizmetleri bireysel olarak araştırıp öğrenememişlerdir. Havalimanı içerisinde bulunan mekânlardan yeme-içme, alışveriş alanları gibi hizmet alanlarını kullanmama nedenlerinin ekonomik ve psikolojik nedenlere dayanmaktadır. Fiziksel engellerinden dolayı toplum tarafından dışlanacakları, dikkatin kendilerine yöneleceği önyargısı ile sosyal çevrede zaman geçirmek yerine, olabildiğince hızlı şekilde uçağa erişmeyi istemektedirler. Bu sonuçlar

kapsamında yapılan görüşmeler eğitim seviyesi ve ekonomik geliri daha yüksek olan bedensel engelli gruplarıyla yapılabildiği takdirde farklı yorumların alınması muhtemeldir.

Görme engelli bireylerle yapılan görüşmeler Ankara Yenimahalle Görme Özürlüler Rehabilitasyon Merkezi aracılığı ile, orada bulunan Atatürk Havalimanı'nı kullanmış olan kişilerle gerçekleştirilmiştir. Görüşme yapılan 5 adet görme engelli bireyin 3'ü rehabilitasyon merkezinde asgari ücret karşılığında çalışmaktadır. Görüşme yapılan 5 engelli bireyin 4'ü erkek 1'i kadındır.

Görüşme yapılan görme engelli bireylerden 2 kişi grup halinde havalimanına gittiklerini, bağımsız olarak havalimanını kullanmadıklarını belirtmişlerdir. Yanlarında refakatçi sayılabilecek grup olduğundan havalimanının hiçbir alanında sıkıntı yaşamadıklarını; uçuş zamanına kadar olan süreçte havalimanı hizmetlerinden faydalanarak self servis veren yeme-içme alanlarını, tuvalet ve mescidi kullandıklarını bildirmişlerdir.

Görme engelli bireylerden 1 kişi; havalimanını iki kez kullandığını, ilk kullanımında ailesinden bir refakatçi ile ulaşımını gerçekleştirdiğini, diğer kullanımında ise tek başına havalimanına gittiğini belirtmiştir. Refakatçi ile gittiğinde sıkıntı yaşamadığını, bağımsız gittiğinde de metrodan inişinden sonra ilk güvenlik noktasında bir kişinin yardımı ile havalimanına ulaşımını sağladığını bildirmiştir. Bilet check-in noktasında ise havayolu şirketinin görevli elemanı tarafından uçağa erişimi gerçekleştirilmiştir.

Görüşme yapılan görme engelli bireylerden iki kişi ise havalimanını bağımsız olarak kullanmışlardır. Metro inişinden itibaren havalimanı güvenlik eşiğine kadar olan Geniş açıklıklar ve uzun mesafeli alanlarda hissedilebilir yüzeylerin olmaması ulaşımını olumsuz yönde etkilemiştir. Güvenlik noktasına erişimlerinin ardından orada bulunan görevli kişiden yardım isteyerek havalimanı içerisinde havayolları şirketinin ofisine ulaşabilmişlerdir. Havalimanı içerisinde yanlarında bir refakatçi bulunmadan hiçbir hizmet ve servis alanını kullanamadıklarını belirtmişlerdir. Havayolu şirketinin ofisine erişimlerinin ardından, yetkili kişi tarafından uçağa erişimleri gerçekleştirilmiştir.

5 SONUÇ ve TARTIŞMA

Bu çalışma ile üç aşamalı olarak incelenen İstanbul Atatürk Havalimanı'nın engelsiz havalimanı olarak ulaşılabilirlik ve erişilebilirlik açısından ele alınarak, her aşamanın sonuçlarının kendi içlerinde ve birbirleriyle mekânsal ve işletme uygulamalarıyla bütüncül olarak işleyip işlemediğine dair bulgular derlenmiş ve değerlendirilmiştir.

Bu kapsam dâhilinde çalışmanın ilk aşamasında engelsiz havalimanı hizmetlerini havalimanı içerisinde yöneten ve uygulayan birimin, engellilere yönelik tüm hizmet ve servis sistemini sorunsuz uyguladıkları düşüncesinde oldukları gözlemlenmiştir. İlgili birimin bütün sistemin tamamlanmış olduğunu düşünmeleri, görme ve bedensel engelli bireylerle yapılan görüşmeler ile sorgulanmıştır. Engelli kullanıcıların havalimanında kendilerine sunulan hizmet ve servisler hakkında bilgi sahibi olmadıkları, hizmetlerin havalimanı içerisindeki konumlarını bilmedikleri ve hizmetleri fark etmedikleri, bu sebepler dolayısıyla da havalimanı engelli hizmetlerini kullanmadıkları gözlenmiştir. Engellilere yönelik yapılan ve uygulanan hizmetlerin yeterince tanıtılmaması ve havalimanı içerisinde mevcut bulunan engelli hizmet ve servis noktalarının yeterli derecede dikkat çekici şekil ve konumda olmaması engelli bireylerin bu hizmetleri kullanmamalarının en büyük sebeplerinden biri olarak gözlemlenmiştir.

Çalışmanın ikinci aşaması olan havalimanının yerinde yapılan incelemesinde ise; engelsiz havalimanı tasarımı uygulamalarının bütün içerisindeki işleyişleri ve eksiklikleri olup olmadığı incelenmiştir. Öncelikli olarak havalimanı tarafından engellilere yönelik verilen hizmetlerin engelli kullanıcılar tarafından bilinmediği, engelli bireylerle yapılan görüşmeler sonucunda tespit edilmiştir. Hizmetlerin bilinmemesi, hizmetlerin yeteri kadar tanıtılmaması ve hizmetlerin yanlış konumlandırılmasından kaynaklandığı gözlemlenmiştir. Havalimanı içerisinde bulunan tüm alanlarda kot farklılıklarının rampalar kullanılarak çözüldüğü görülmüştür. Ancak yeme-içme mekânlarında bulunan sadece bir alana ulaşımın merdiven ile gerçekleştirilmekte olduğu, bedensel engelli kullanımına uygun olmadığı saptanmıştır. Geri kalan yeme-içme mekanlarının engelli kullanımına uygun olduğu tespit edilmiştir. Havalimanı yönlendirme ve bilgilendirme tabelalarının yeterli sayıda ve fark edilir biçimde oldukları gözlemlenmiştir. Bekleme alanlarının bir kısmı engelli bireyler için ayrılmış ve bilgilendirici tabelalar ile belirtilmiştir. Havalimanı içerisinde bulunan tüm bekleme alanlarının yeterli genişlik ve açıklıklara sahip olduğu, bedensel

engelli bireylerin tekerlekli sandalyeleri ile bu mekanlara rahatlıkla erişebilecekleri gözlemlenmiş; engelliler için ayrı bekleme alanı oluşturulmasının engelli bireylere kendilerini ayrıştırılmış hissettirebileceği ihtimali oluşmuştur. Engelli tuvaletlerinin kapı açılış sistemleri, alarm ve uyarıcı ışık ve ses sistemleri, gerekli açıklıkları ve ölçüleri ile engelli kullanımına uygun olduğu tespit edilmiştir. Hissedilebilir yüzey uygulamalarının yetersizliği saptanmıştır. Kesintisiz devam eden hiçbir hissedilebilir yüzey şeridine ulaşım ve erişim aksları üzerinde rastlanmamıştır. Dış hatlar gidiş E kapısında bulunan hissedilebilir yüzey uygulamasının görme engelli bireyleri yardım noktasına kadar kesintisiz götürdüğü ilgili kişilerce anlatılmış ve yerinde görülmüştür. Ancak uygulamanın çalışması için tüm engelli bireylerin otoparkı kullanarak E kapısından havalimanına giriş yapmaları gerekmekte; metro aracılığı ile geliş ya da otopark çıkışından sonra bir başka kapıyı kullanma durumlarında ise sıkıntı yaşayacakları belirlenmiştir. Havalimanı ulaşılabilirliği ve erişilebilirliği görme ve fiziksel engelli kullanıcılar tarafından değerlendirildiğinde ise bedensel engelli bireylerin havalimanı ulaşım ve erişim hususlarında sıkıntı yaşamadıkları gözlemlenmiştir. Bedensel engellilerin havalimanını refakatçi ile ya da bağımsız olarak kullandıkları, her iki kullanım şeklinde de hiçbir ulaşım ve erişim problemi yaşamadıkları sonucuna varılmıştır. Yapılan görüşmeler sonucunda görüşme yapılan bedensel engelli kullanıcıların havalimanı içerisindeki hiçbir mekânı kullanmadıkları, doğrudan uçağa erişim sağladıkları gözlemlenmiştir. Çevredeki diğer bireylerin kendilerine bakmaları, görüşme yapılan grubun maddi durumlarının havalimanı içerisinde bulunan mekânları kullanmaya yetemeyeceği düşüncesi gibi psikolojik sebepler ve havalimanı içerisinde kendilerine verilen hizmet ve haklardan haberdar olmamalarının, mekânları ve hizmetleri kullanma tercihlerini olumsuz etkilediği sonucuna varılmıştır. Görme engelli bireylerin havalimanını refakatçi ile ya da bağımsız olarak kullandıkları, refakatçi ile kullanımlarında ulaşım ve erişim hususlarında herhangi bir sıkıntı yaşamazken; bağımsız olarak havalimanı kullanımlarında büyük sorunlar yaşadıkları tespit edilmiştir. Yapılan görüşmeler sonucunda havalimanını grup halinde kullanan görme engelli bireylerin havalimanı içerisinde bulunan birçok mekânı rahatlıkla kullanabildikleri gözlemlenmiştir. Bağımsız olarak havalimanına gelen görme engelli bireylerin ise havalimanı metro bağlantı noktasından havalimanı girişine kadar büyük ulaşım ve erişim problemleri yaşadıkları, ilk eşik olan güvenlik noktasında yardım talep ederek ulaşımının geri kalanını

tamamlayabildikleri tespit edilmiştir. Hissedilebilir yüzeylerin kesintisiz şekilde hiçbir yerde mevcut olmamasının, metro giriş bağlantısı ile ilk güvenlik noktası arasında bulunan açıklıkta ulaşımını kolaylaştırıcı ve uyarıcı hiçbir sistem bulunmamasının görme engelli bireylere ulaşım ve erişim hususlarında sıkıntı çıkardığı sonucuna varılmıştır. Havalimanı içerisinde yolculuk edecekleri havayolu şirketinin ofisine bir görevli tarafından götürüldükten sonra uçağa erişimleri ve uçuş saatlerine kadar olan sürede bekleme ve diğer ihtiyaçlarının karşılanması havayolu şirketi görevlileri tarafından yapıldığı engelli bireyler tarafından açıklanmıştır. Engelli bireylerle yapılan görüşmeler sonucunda, havalimanına ulaşım ve erişim hususlarında bedensel engelli bireylerin refakatçiye ihtiyaçları olmadan bağımsız şekilde havalimanına ulaşım ve erişimlerini gerçekleştirebildikleri ve hiçbir problem yaşamadıkları gözlemlenirken; görme engelli bireylerin her koşulda bağımsız olarak havalimanını kullanımları ve havalimanına erişim ve ulaşımının problemler içerdiği sonucuna varılmıştır.

Araştırmanın sorularından biri tasarımın engelliler için ne kadar bağımsızlık sağlayabileceği üzerine veri toplamaktı. Bağımsızlık fikrinin engellilerin psikolojisiyle doğrudan bağlantılı olduğu belirlenmiştir. Görme engelli bireylerin mekânlara ulaşım ve erişim hususlarında yaşadıkları zorluklar sebebi ile bağımsız hareket etmeyi tercih etmedikleri saptanırken, bedensel engelli bireylerin mekânlara erişim ve ulaşım hususlarında engellerle karşılaşmadıkları bu sebeple de bağımsız ulaşım ve dolaşımı gerçekleştirebildikleri gözlemlenmiştir. Engelli bireylerin sosyal hayatlarında mekânsal kullanımlarının engellerinin yarattığı psikoloji ile orantılı olduğu tespit edilmiştir. Engelleri sebebi ile mekân kullanımında çekimser davrandıkları, göz önünde bulunmak istemedikleri, tasarım kararları sebebi ile de mekânsal kullanımlarda sıkıntı yaşadıkları noktalarda mekânları kullanma kararlarının etkilendiği sonucuna varılmıştır. Engelli bireylerin yeni mekanları keşfetmeleri ve mekanlardan beklentilerinin engelleri sebebi ile kendilerinde tedirginlik ve psikolojik etkiler bıraktığı tespit edilmiştir. Mekânsal tasarımın doğrudan kullanıcı odaklı ve ihtiyaçlarla ilgili olan bir çalışma alanı olması nedeniyle, engelli psikolojisi göz önüne alınarak çözüm üretilmesi gerektiği sonucuna varılmıştır.

Çalışmanın sonuçlarına göre; havalimanının ulaşılabilirlikle ilgili koşullarının bağımsız birimler tarafından denetlenmesi, dinamik bir mekân olan havalimanının genişleme, değişme ve adaptasyon koşullarının belli aralıklarla denetleniyor olması, mekân içi servislerin sürekli

erişilebilirliği için bir denetleme mekanizmasının oluşturulması, havalimanının her noktasının etkin ve devamlı erişilebilirliğini sağlayacaktır. Mekânsal tasarımların engelli kullanıcıların ihtiyaç ve isteklerine cevap verecek nitelikte olmasının, engelli bireyler tarafından beklenildiği gözlemlenmiştir. Bu sonuç ışığında; tasarımla ilgili kararlar verilirken, engelli kişilerin deneyimleri ve beklentileri havalimanı yönetimi için veri oluşturabilecek ve bu veriler dahilinde havalimanı engelli hizmet ve uygulamaları geliştirilip, değiştirilebilecektir. Bu kavramlar ışığında, uygulayıcı, kullanıcı ve fiziksel mekan aşamalarını içeren bu çalışmanın sonuçları ile kullanıcı deneyimleriyle ilgili verilerin uygulayıcılar tarafından düzenli olarak alınması ve sonuçların değerlendirilmesi önerilmektedir. Kullanıcı odaklı görüş ve geri bildirimlerin değerlendirilmesi ve denetlenmesi sistem ve servislerin gelişimi için gereklidir. Veri tabanı, geri bildirim, sosyal mekânlarda engellilik ve ulaşılabilirlikle ilgili tasarım kararlarının bir kılavuz olarak oluşturulacağı sürekli geri bildirimle beslenen sistemler, çalışmanın daha ileriye dönük aşamalarını oluşturabilir.

KAYNAKÇA

Sürekli Yayınlar

- Alkan, F., 2013. Accessibility For People With In Urban Spaces. International Journal of Architectural Research, A Case Study, Ankara. Volume:7, Issue:2, s.43-60.
- Aköz, E., 2001. Özürlü Kişilere Uyarlanmış Yapı (1.Basım), OFD Omurilik Felçliler Derneği, İstanbul.
- Aydın, İ., Tütüncü, Ö., 2013. Ulaşılabilir Turizm. Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi, Cilt 24, Sayı 2, Güz: 261 – 263.
- Bekçi, B., 2012. Fiziksel Engelli Kullanıcılar İçin En Uygun Ulaşım Akslarının Erişebilirlik Açısından İrdelenmesi: Bartın Kenti Örneği. Bartın Orman Fakültesi Dergisi, Cilt:14, Özel Sayı, ss. 26-36, ISSN:1302-0943, EISSN:1308-5875.
- Beşer, E., Atasoylu, G., Akgör, Ş, Ergin, F. ve Çullu, E. 2006. Aydın İl Merkezinde Özürlülük Prevelansı, Etiyolojisi ve Sosyal Boyutu. TSK Koruyucu Hekimlik Bülteni 5(4); 267-275.
- Burcu, E., 1999. Üniversitede Okuyan Özürlü Öğrencilerin Sorunları: Hacettepe-Beytepe Kampüsü Öğrencileri Örneği. Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi 19(1); ss. 83-103.
- Civaroğlu, A., 2008. Kırımın Bu Tarafı. Mimarizm: Kentin Tozu, Nisan.
- Enç, M., Çağlar, D., Özsoy, Y., 1975. Özel Eğitime Giriş, Ankara Üniversitesi Eğitim Fakültesi Yayınları No:49, Ankara.
- Kaplan, H., Öztürk, M., 2004. Engelliler, Kamu Mekanı ve Engelsiz Tasarım: Ankara Metrosu ve Hrs İstasyonlarında Bir İnceleme. Planlama, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, Sayı:29, ISSN:1300-7319.
- Kobal, G., 2005. Ortopedik Yetersizlikten Etkilenmiş Olan ve Sağlık Yetersizliği Olan Çocuklar Özel Gereksinimli Çocuklar ve Özel Eğitime Giriş. Ayşegül Ataman (Editör), Ankara: Gündüz Eğitim ve Yayıncılık.

- Kuyumcu, A., 2014. Turizm Özgürlük İse Engelliler Turizmde Neredeler?.
http://www.arkitera.com/gorus/522/turizm-ozgurluk-ise-engelliler-turizmde-neredeler_
ARKİTERA.
- Öz, F., 1992. Yaşlılıkta Ruh Sağlığı. Türk Hemşireler Dergisi, 42(2), ss. 5-8.
- Özçelik, İ., 1982. Görme Özürlülerin Psiko-Sosyal Gelişmelerinin Değerlendirilmesi, Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Fakültesi Dergisi, 15(2).
- Öztürk, Y., Yaylı, A. 2006. Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi, Cilt 17, Sayı 1, Bahar: 87-97.
- Soyuer A., Soyuer F., 2008. Yaşlılık ve Fiziksel Aktivite. İnönü Üniversitesi Tıp Fakültesi Dergisi, 15 (3), 219-224.
- TAV, 2010. New Ports. Sayı:16. Haziran-Temmuz. http://www.tavnewsport.com/istanbul-ataturk-havalimani_357/
- Tütüncü, Ö., 2013. Rekreasyon İncelemeleri. Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi, Cilt 24, Sayı 2, Güz: 261 – 263.

Diğer Yayınlar

ACI, (2013). Airport Traffic. Airports Council International

ADA, (1994). ADA Standards for Accessible Design, American Department of Justice Excerpt from 28 CFR, 36: ss. 15-84.

Arıcı, S., (2010). Bedensel Engellilerin Turizm Sektöründen Beklentilerinin Tespitine Yönelik Bir Araştırma. Yüksek Lisans Tezi. Ankara: Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

Artar, Y., Karabacakoğlu, Ç., 2003. Engellilerin Toplumsal Gelişimine Yönelik Proje: Türkiye’de Engelliler Turizminin Geliştirilmesine Yönelik Konaklama Tesislerindeki Altyapı İmkanlarının Araştırılması. Danışmanlık Bölümü Uzman Yardımcıları. Ankara

Atak, V., (2008). Marmaris’teki Otel İşletmelerinin Bedensel Engelli Turizmine Bakışı. Yüksek Lisans Tezi. Muğla: Muğla Üniversitesi.

Aydın, D., Yılmaz, B., Ortopedik Engelliler İçin Eğitim Mekanları Tasarımında Malzemenin Önemi. Konya: Selçuk Üniversitesi, Mühendislik-Mimarlık Bölümü.

Aytaç, S. (2005). İstihdam ve Koruma Alanı Yaratmak Üzere Özürlüler İçin Sosyal Yaşam. Sosyal Siyaset Konferansları 49. Kitap, İstanbul.

Criteria. MA (contab) Riba Publicotions Limited, London, ss. 70-75.

Çakmak, N.M., (2006). Türk Kamu Hukuku Açısından Engellilerin Hukuki Statüsü. Doktora Tezi. Ankara: Ankara Üniversitesi.

Darcy, S., (1998). Anxiety to Access: Tourism Patterns and Experiences of Disabled New South Wales People with a Physical Disability Tourism. Sydney: New South Wales.

Demir, Y., 2011. Örnekleme Teknikleri, Ekim.

<http://www.slideshare.net/makaveliyasin/rnekleme-teknikleri>

Devlet İstatistik Enstitüsü (2004). Türkiye Özürlüler Araştırması 2002. Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Ankara.

DHMİ Genel Müdürlüğü, (2011). Havacılık Terimleri Sözlüğü, Apk Daire Başkanlığı.

DHMİ, (2012). Faaliyet Raporu. Strateji Geliştirme Dairesi Başkanlığı. ISBN:978-975-493-053-

Engelsiz Bilgi Engelliler Platformu <http://www.engelsizbilgi.com/hissedilebilir-yuzey.html>
erişim tarihi 16.10.2014

Erdem, H.,E., (2007). Ankara'da İç ve Dış Mekan Tasarımlarında Tekerlekli Sandalye Kullanıcılarının Yaşam Analizi, Yüksek Lisans Tezi. Ankara: Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Eryılmaz, B., 2010. Turizmde Engelli Pazarının Değerlendirilmesi ve Bodrum Örneği. Sakarya: Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Goldsmith, S., 1976. Desinging For The Disabled Problems of Conflicting.

Gökçe, D., Yılmaz, T., 2012. Kentsel Açık ve Yeşil Alanların Engelli Bireylerin Sosyal Yaşamı Açısından Önemi. Antalya: Akdeniz Üniversitesi, Ziraat Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü.

Gökçe. F., 1995. T.C. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı-Yapı İşleri Genel Müdürlüğü, TBMM Basımevi, Ankara, 12-20, 70-80.

Güngör, C., (2007). Alışveriş Merkezlerinin Engelliler İçin Erişebilirlik Standartları Kapsamında İrdelenmesi. Doktora Tezi. Ankara: Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

Havayolu 101, (2012). DHMİ, Havalimanı-Havaalanı Ayırımını Kaldırdı, Şubat.

<http://www.havayolu101.com/2012/02/27/dhmi-havalimani-havaalani-ayirimini-kaldirdi/>

Hissedilebilir Yüzey Çalıştay I Ölçüler Raporu, (2011). T.C. Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı Özürlü ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü, Ankara.

Hissedilebilir Yüzey Çalıştayları I-II Değerlendirme Raporu, (2011). T.C. Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı Özürlü ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü, Ankara.

International Labor Organisation (2008). ILO Disability Programme. Erişim: 06.10.2014

<http://www.ilo.org/public/english/employment/skills/disability/iloprog.htm>

KAİK, (2013) Ulaştırma Kaza İstatistikleri, Kazasız yollar, Emniyetli Ulaşım. Ankara. Erişim: 05.09.2014

http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/KAİK/tr/Belgelik/20140312_103823_76347_1_76648.pdf

Karahan, B., (1998). Planlama ve Tasarımda Engellilere Duyarlı Fiziki ve Sosyal Çevrelerin Düzenlenmesine Yönelik Çözüm Önerileri, Yüksek Lisans Tezi. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi.

- Kaya, Ç., (2006). Ortopedik Özürlülerin Günlük Yaşam Aktivitelerindeki Bağımsızlıklarının Yaşam Kalitelerine Etkisi. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi.
- Koç, H., Ağır, A., Yılmaz, B., 2005. Fiziksel Çevre, II.Özürlüler Şurası Yerel Yönetim ve Özürlüler, T.C. Başbakanlık Özürlüler Dairesi Başkanlığı Ankara, 5-16.
- Köseler, H., 2006. Görme Özürlüler İçin Baston Kullanmanın Önemi ve Tarihçesi, Engelsiz Erişim Derneği.
- Milli Eğitim Bakanlığı, (2011). Ortopedik Protez Ortez, Yürümeye Yardımcı Aletler 725TTT148, Ankara.
- Mutluer, S.Y., (1997). Tekerlekli Sandalye Kullanan Bedensel Özürlüler İçin Uygun Konut Tasarımı ve Çevre Düzenlemesi, Yüksek Lisans Tezi. Konya: Selçuk Üniversitesi.
- Müftüoğlu, U., (2006). Tekerlekli Sandalye Kullanan Bedensel Engellilerin Kentsel Mekanları Kullanım Olanaklarının Trabzon Kent Merkezi Örneği Üzerinde İncelenmesi. Yüksek Lisans Tezi. Trabzon: Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Özek, V., (2009). Bedensel Özürlüler İçin Mimari Mekan Tasarımı. Yüksek Lisans Tezi. Edirne: Trakya Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Özürlüler İdaresi Başkanlığı (2009 a). Özürlülüğün Sınıflandırılmasında Yeni Bir Yaklaşım.
- Özyürek, M., Koçak, A. 1995. Görme Güçlüğünden Etkilenmiş Olan İlkokul Eğitimleri İçin Öğretmen Rehberi, Ankara.
- Sapancı, F., (2013). Sağlık Hizmetlerinde Engellilik Kavramı ve Engellilerin Sağlık Hizmetlerinden Yararlanmaları. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Beykent Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Sağlık, E., (2010). Kentsel Dış Mekan Tasarımlarının Tekerlekli Sandalye Kullanıcıları İçin Yeterliliği ve Geliştirme Olanakları: Ordu Kent Merkezi Örneği. Yüksek Lisans Tezi. Çanakkale: Çanakkale On Sekiz Mart Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Şahin, H., (2012). Engelli Bireylerin Konaklama Tesislerinden Memnuniyet Durumlarının İncelenmesi. Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- TAV, (2015).İstanbul Atatürk Havalimanı/İst.

Tuncer, A., (2011). Huzurevlerinde Yaşlı ve Engelli Bireylerin (Tekerekli Sandalye Kullanıcıları) Yaşamsal Kalitesinin İrdelenmesi, Sorunların Tespiti ve Çözüm Önerileri. Yüksek Lisans Tezi. Ankara: Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

Türk Standardı: TS (1999). 12576 Şehir İçi Yollar-Özürlü ve Yaşlılar İçin Sokak, Cadde, Meydan ve Yollarda Yapısal Önlemler ve İşaretlemelerin Tasarım Kuralları, Nisan, Ankara.

UN (1975). Declaration on the Rights of Disabled Persons. Proclaimed by General Assembly Resolution 3447 of 9 December.

UNESCAP (2000). Conditions to Promote Barrier-free Tourism for People with Disabilities and Older Persons. Economic and Social Commission for Asia and Pasific (ESCAP). Presentation at the National Workshop on Sustainable Tourism Development in China. Tianjin, China.

World Health Organisation (1980). International Classification of Impairments, Disabilities and Handicaps. WHO: Geneva.

World Health Organisation (1998). Fifty Facts From The World Health Report.
www.who.org/whr/1998/factse.htm

World Health Organisation (2001). International Classification of Functioning, Disability and Health. WHO: Geneva.

World Health Organisation (2011). World Reports on Disability. Erişim: 06.10.2011
http://www.who.int/disabilities/world_report/2011/en/index.html

Wijk,M., Bollani, M., Ulaşılabilirlik İçin Avrupa Birliği El Kitabı. 4.

WTO (World Tourism Organization), (1999). Turizmde Global Etik İlkeler.

EKLER

EK 1: Engelsiz Havalimanı Sertifikası

Yolcu memnuniyeti ve kolaylıkları kapsamında hasta, yaşlı veya engelli yolculara yönelik düzenlemeler ve sunulan hizmetler ile ilgili olarak; havaalanı işletmecileri, terminal işletmecileri, havayolu taşıyıcıları ve yer hizmetlerinin, kendi birimleri ile ilgili problemleri tespit edilerek gidermeleri ve birbirleri ile koordineli çalışmaları büyük önem arz etmektedir.

Genel Müdürlüğümüz tarafından havaalanlarında engelli yolculara direkt olarak hizmet veren kuruluşların (Havaalanı işletmecisi, terminal işletmecisi, havayolu şirketi ve yer hizmetleri kuruluşu) bu konuda gerekli tüm tedbirleri almaları, bu yolcuların mağdur edilmemesi ve verilen hizmetlere ilişkin olarak yolculara gerekli tüm kolaylığın sağlanarak, bu yolcuların diğer yolcularla eşit şartlarda seyahat edebilmesine yönelik imkanların, herhangi bir ek ücret talebinde bulunulmaksızın yerine getirilmesi amacıyla “Engelsiz Havaalanı” adı altında bir proje başlatılması planlanmaktadır.

Bu itibarla; havaalanlarımızda engelli yolcuların ihtiyaçlarına eksiksiz olarak cevap verilebilmesini teminen, havaalanı kuruluşları tarafından aşağıda belirlenen esaslar çerçevesinde düzenlemelerin yapılabileceği değerlendirilmektedir. Bir havaalanında aşağıda belirlenen esasların bu kuruluşlar tarafından yerine getirilmesi durumunda, söz konusu havaalanı Genel Müdürlüğümüzce “Engelsiz Havaalanı” olarak adlandırılacak, bu çerçevede gereklilikleri yerine getiren kurum ve kuruluşlara Genel Müdürlüğümüz Hizmet Tarifesinde indirimler ile teşvikler sağlanacak ve bu çerçevede destek sağlanmış olacaktır. Buna göre;

Havaalanında bulunan ve engelli yolculara direkt olarak hizmet veren kuruluşlar (Havaalanı işletmecisi, terminal işletmecisi, havayolu şirketi ve yer hizmetleri kuruluşu) tarafından sağlanması gerekenler:

Havayolunu tercih eden bu kapsamdaki yolcular için, havaalanlarında/terminallerde yapılması öngörülen çalışmalar ile yer hizmetleri veren kuruluşlar tarafından yapılması gerekli hususlar aşağıda açıklanmaktadır:

1. Havaalanına gelen ve kısa sürede terminale ulaşmayı hedefleyen engelli yolcuların otopark sahasından rahatlıkla terminale geçmelerini teminen, giriş-çıkış ve asansörlere en yakın yerlerde, otopark kapasitesine göre 2’den az olmamak kaydıyla, yeterli sayıda engelli yolcular için otopark alanı tahsis edilmeli ve bu alanlar özürlü işareti ile belirlenmelidir.
2. Özürlüler için tahsis edilen bu yerlere, diğer yolcuların park etmemeleri için gerekli tedbirler alınmalı ve aksine gelişen durumlarda cezai işlemler yapılacağına dair bilgilendirme yazısı konulmalıdır.
3. Engelli yolcular için ayrılan park yeri genişliğinin, 2.4 metrelik normal genişlik yerine, bu yolcuların rahatlıkla aracına binebilmeleri ve inebilmeleri için en az 3.6 metre olmalıdır. Birden fazla bölmenin birleşik olduğu yerlerde, 2 bölme için fazladan 1.5 metre kadar alan bırakılmalıdır.
4. Görme özürlü veya kısmi görüşe sahip yolcular için, terminale geçiş koridorlarına hissedilebilir yüzeyler konulmalıdır. Bu yüzeyler, görme özürlülerin ayakkabı tabanı tarafından rahatlıkla hissedebilecekleri çıkıntıda veya yükseklikte olmalı, ancak yüzeyin diğer yayalara, yürüyebilen özürlülere ve tekerlekli sandalye kullanıcılarına sorun çıkartacak kadar iri kabartmalı olmamalıdır.
5. Görme engellilerin çoğunun kısmi görüşe sahip olduğu dikkate alınarak, kabartma yüzeyinin çevresiyle zıt renklerde ve fark edilir tonlarda olması sağlanmalıdır.
6. Kapıların açık pozisyonundaki genişliğinin iki koltuk değneği taşıyanlar, bir yardımcıyla ilerleyebilenler veya akülü aracıyla ilerleyenler için rahatlıkla geçiş imkanına sahip olmalıdır.
7. Terminal içerisinde muhtelif noktalarda yer alan harci telefonların, en az bir tanesinin yüksekliği, bu yolcular tarafından rahatlıkla kullanabilmeleri için 1 m.’den aşağıya alınmalıdır.
8. Engelli yolcuların, terminal içerisindeki diğer katlara ulaşımı için özürlü veya genel asansörler ile ulaşım imkanı sağlanmalı ve giriş-çıkışlarda erişim kolaylığı için asgari 1500-1700 mm.’lik bir manevra alanı bırakılmalı, ayrıca asansör hareketini ve kat bilgilerini veren ses sistemi olmalıdır.

9. Yeme, içme ve dinlenme amaçlı yerlere rahatlıkla ulaşabilmeleri için, havaalanında/terminalde kot farklılığı giderilmelidir.
10. Terminal içerisinde engelli yolcular için, yazılı ve sözlü bilgilendirme tam ve eksiksiz olarak yapılmalıdır. Kabartma için uygun yerler belirlenmelidir. (Örneğin asansörlerde)
11. Terminal içerisinde ve kapalı otopark alanlarında, engelli yolcular için WC imkanı (gerekli tüm donanım ile birlikte) sağlanmalı ve bu konuda yönlendirme levhaları ile bilgilendirme yapılmalıdır.
12. Yürüyen merdivenlerin, yürüyebilen özürllüer için emniyetli hale getirilmesi amacıyla, merdivenin başında ve sonunda kırmızı ve yeşil ışıklar kullanılmalı, hareket yönü ve hareket başlangıç yönü belirtilmeli, ayrıca her basamağın köşe kenarı zıt renkler ve tonlarla belirginleştirilmelidir.
13. Yürüyen bantlarda eğimin %12'den, hızın ise saniyede yarım metreden fazla olmaması sağlanmalıdır.
14. İmkanlar dahilinde terminal içerisinde ve özellikle yeni projelerde görmeyen veya çok kısıtlı bir görüş kabiliyetine sahip insanlar için, ses ötesi (InfraVoice) sistemi kurulmalıdır.
15. Engelli tuvaletlerinde kolaylıkla ulaşılabilen ve kullanılabilen bir yardım çağrı ve acil durum butonu bulunmalıdır.
16. Yön ve durum bilgisinin belirgin, kolay görülebilir ve zihinsel özürllüer tarafından kolaylıkla anlaşılabilir nitelikte olması ve aydınlatmanın yeterli düzeyde olması gereklidir.
17. Tabelalardaki yazılar, yaşlılar ve görme yeteneği oldukça azalmış kişilerin durumu dikkate alınarak, uygun puntolarda (zihinsel özürllüer de dikkate alınarak anlaşılabilir sembol/piktogramların kullanılması) olmalıdır.
18. Engelli yolculara güvenlik taramalarında gerekli hassasiyet gösterilmelidir.
19. Mevcut şartlar dahilinde, check-in noktalarında tekerlekli sandalye kullanıcıları için ve kısa boylu insanlar için 75-85 cm. yüksekliğine sahip, ayrı bir bölüm bulundurulmalıdır. Tekerlekli sandalye kullanıcılarının bankoya tam yaklaşabilmeleri için dış cephenin altında yeterli diz boşluğu bırakılmalıdır.

20. Ayakta durmakta güçlük çeken yolcuların destek alabileceği trabzanlar veya destek çubukları bulunmalıdır.
21. Terminallerde, dinlenme noktaları ve bekleme koltuk sayıları artırılmalıdır.
22. Engelli yolculara hizmet verecek tüm personele eğitim verilmelidir.
23. Uçak içi dar koridorlarda kullanılmak üzere, hareket kolaylığı sağlanması için havaalanında özel olarak tasarlanmış tekerlekli sandalyeler bulundurulmalıdır.
24. İmkanlar dahilinde ulaşım hizmeti veren otobüsler ile havaalanında taksi hizmeti veren araçlardan bir kısmında, tekerlekli sandalye kullanıcıları için yardımsız iniş-biniş imkanı sağlayan platformun olması sağlanmalıdır.
25. İlgili mevzuat kapsamında alınması gerekli diğer tedbirler yerine getirilmelidir.
26. İleride bu konuda doğabilecek ihtiyaçlar ve gelişmeler ile Avrupa Birliğine uyum çerçevesinde Genel Müdürlükçe istenebilecek diğer düzenlemeler yapılmalıdır.

Bu kapsamda, Özürülüler Kanunu ve İlgili Mevzuat doğrultusunda bu konudaki çalışmaların yerinde tespiti amacıyla, Genel Müdürlüğümüzün koordinesinde Başbakanlık Özürlü İdaresi Başkanlığı yetkililerinin ve ilgili dernek (Görme, işitme, zihinsel vb.) temsilcilerinin katılımıyla bir Değerlendirme Komisyonu oluşturulacaktır.

Bu şartları yerine getiren ve engelli yolculara direkt olarak hizmet veren kuruluşların (Havaalanı işletmecisi, terminal işletmecisi, havayolu şirketi ve yer hizmetleri kuruluşu) Genel Müdürlüğümüze ödeyecekleri yetki belgesi, ruhsat, sertifika gibi izin belgelerinin temdit ücretlerinde %10 indirim yapılması; bir havaalanındaki tüm kuruluşların yukarıdaki şartları yerine getirmeleri halinde o havaalanına “engelsiz Havaalanı” unvanı verilmesi; engelsiz havaalanında hizmet veren kuruluşlara SHGM tarafından verilen yetki belgesi, ruhsat, sertifika gibi izin belgelerinin temdit ücretlerinde %25 indirim yapılması hususunu olurlarınıza arz ederim.

EK 2: Engelsiz Havalimanı Uygulamasını Yapan, Yöneten Kişilerle Görüşme Soruları

1. Engelsiz Havalimanı olan Atatürk Havalimanı'nda engelli bireylere yönelik verilen hizmetler nelerdir?
2. Bu hizmetler ücretli midir?
3. Hangi tip engellilere yönelik hizmetler mevcuttur?
4. Atatürk Havalimanı'nda engelli bireylerle ilgilenen personel eğitilmiş midir?
5. Havalimanı içerisinde engellilere yönelik sağlanan kolaylıklar nelerdir?
6. Engelli bireyler için refakatçi hizmeti var mı?
7. Engelli bireyler istedikleri an refakatçi talep edebiliyorlar mı? Bunun için kullanılan araçlar ve yöntemler nelerdir?
8. Hissedilebilir yüzey uygulamalarını yeterli buluyor musunuz?
9. Engelli tuvaletlerinin özellikleri nelerdir?
10. Havalimanı içerisinde kot farklılıklarının engelli bireyler için erişiminin sağlanması konusunda hangi mekansal düzenlemeler vardır?
11. Engelli bireylerin bağımsız olarak ulaşım aracına erişimleri mümkün müdür?
12. Uçaktan inen engelli bireylerin havaalanını terk edinceye kadar sağlanan servisler nelerdir?
13. Havalimanı yönetimi tarafından sağlanan engelli hizmetlerinin tanıtılmasının yeterli olduğunu düşünüyor musunuz?

EK 3: Görüşme Soruları

1. Yaş
2. Cinsiyet
3. Medeni Hal
4. Eğitim Durumu
5. Çalışma Durumu
6. Gelir Durumu
7. Engel Durumu
8. Birinden bağımsız hareket edebiliyor musunuz?
9. Ne tür etkinliklerde destek almanız gerekiyor?
10. Ne sıklıkla seyahat ediyorsunuz?
11. Seyahatlerinizde ulaşım ve erişim kolaylığını en çok hangi ulaşım yolunda buluyorsunuz? (Havayolu, Denizyolu, Demiryolu, Karayolu) Neden?
12. Havalimanına ulaşımında sıkıntılar yaşadınız mı? Varsa, neler?
13. Havalimanı deneyimleriniz nelerdir?
14. Havalimanlarında size ulaşım ve erişim konusunda en çok zorluk çıkaran alan/eşik neresi?
15. Havalimanlarında size ulaşım ve erişim konusunda en çok rahatlık sağlayan alan/eşik neresi?
16. Havalimanlarında refakatçi hizmetini kullandınız mı, kendi refakatçiniz mi var?
17. Yanınızda bir refakatçi olması sizi rahatsız ediyor mu?
18. Kendinizi ayrıştırılmış hissediyor musunuz?
19. Havalimanlarındaki yönlendirme levhaları yeterli mi yoksa birine danışma ihtiyacı duyduunuz mu?
20. Havalimanlarındaki engellilere yönelik hizmetlerden en çok hangisinden memnunsunuz?
21. Havalimanlarında neleri nasıl değiştirmek isterdiniz?