

GÖRME ENGELLİ BİREYLERİN KENTSEL ALGISININ İSTANBUL ÜZERİNDEN İRDELENMESİ

Yüksek Lisans Tezi

Müzeyyen Kılınçoğlu

Fen Bilimleri Enstitüsü

Kent ve Mimarlık

Yüksek Lisans Programı

Özyeğin Üniversitesi

Haziran 2023

Telif Hakkı © 2023 Müzeyyen Kılınçoğlu

GÖRME ENGELLİ BİREYLERİN KENTSEL ALGISININ İSTANBUL ÜZERİNDEN İRDELENMESİ

Onaylayan:

Dr. Öğr. Üyesi Nevşet Gül

Çanakçıoğlu,

Tez Danışmanı,

Mimarlık ve Tasarım Fakültesi

Özyeğin Üniversitesi

Prof. Dr. Hülya Turgut,

Mimarlık ve Tasarım Fakültesi

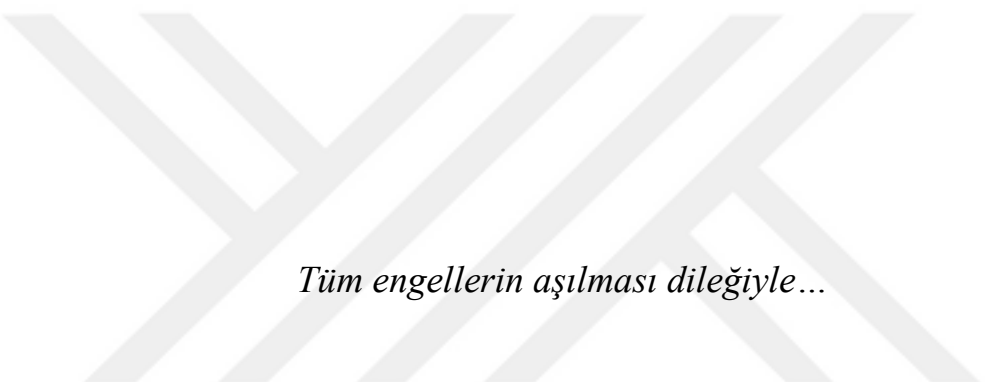
Özyeğin Üniversitesi

Doç.Dr. Göksenin İnalhan,

Mimarlık Fakültesi

İstanbul Teknik Üniversitesi

Onaylanma Tarihi: 15 Haziran 2023



Tüm engellerin aşılması dileğiyle...

ÖZETÇE

Bireylerin algısal süreçleri, yaşamları boyunca çeşitli ortamlardaki uyaranlar (stimuli) vasıtası ile şekillenir. Bu algısal süreçler, bireylerin farklı davranış biçimleri ortaya koymasına neden olur. Algısal süreç şu şekilde özetlenebilir; çevresel uyaranlar duyarlar tarafınca algılanır, bu uyaranlara göre zihinde oluşan bilişsel bilgi düşünceleri oluşturan davranışsal bilgiye dönüştürülür. Bireyler mekânları, duyu organları aracılığıyla algırlar. Mekânı algılamayı sağlayan duyu organlarından en önemlisi olan görme duyusu, bir mekândaki bileşenleri ve değişen durumları ilk algılayan duyu organıdır. Görme duyusu, işlevini kaybettiğinde ve görevini diğer duyu organlarına bıraktığında ise, bireylerin davranışları önemli ölçüde değişim göstermektedir. Bu kapsamda, görme duyusunun tam veya kısmen etkinliği yitirildiğinde, mekânsal algı ve davranış sürecinin nasıl farklılaştığını ele alan bu tez çalışması, görme engellilerin kamusal mekândaki erişilebilirlikleri konusuna odaklanmaktadır. Nitekim görme engelli bireyler, özellikle kamusal mekândaki hareket ve davranışlarında, kimi zaman altından kalkabilecekleri, kimi zaman da hayatlarını tehlikeye düşüren çeşitli seviyelerde zorluklar yaşamaktadır. Fakat bunun yanı sıra, kentin fiziksel koşulları kadar sosyokültürel koşulları da görme engelli bireylerin kentsel erişilebilirliğine ilişkin davranışlarını olumsuz yönde etkilemektedir. Bu kapsamda, bu tez çalışmasının amacı, katılımcı olarak ele alınan bir grup görme engelli bireyin kendi gündelik hayatlarında sıklıkla kullandıkları kamusal mekândaki mekânsal algılarının ve davranışlarının engelsiz bireylere kıyasla nasıl ve ne tür fiziksel ve sosyal parametreler bağlamında değiştiğini anlamak ve görme engelli bireylerin kullandıkları kamusal mekânların erişilebilirlik kriterlerini nitel ve nicel yöntemler kullanarak İstanbul üzerinden irdelemektir.

Görme engelli bireyler ile yapılan anketler doğrultusunda, katılımcıların İstanbul'daki bireysel kamusal alan deneyimlerine ilişkin algılanan fiziksel ve sosyokültürel faktörler belirlenmeye çalışılmıştır. Tezin nitel analiz çalışması sonucunda elde edilen sözel veriler, betimsel içerik analizi yöntemiyle nitel olarak araştırılmış olup, İstanbul'da yaşayan bir grup görme engelli bireyin kendi kullandıkları kamusal mekân deneyimlerine ilişkin hangi faktörlerin daha ağırlıkta olduğuna yönelik bir tematik tespit ortaya konmuştur. Bununla birlikte, nitel veriler doğrultusunda öne çıkan faktörlerin cinsiyet ve yaşa bağlı olarak istatistiksel olarak araştırılabilmesi, bu bağlamda olumsuz algılanan faktörlerin cinsiyet ve yaş gruplarına bağlı değişip değişmediğinin anlaşılabilmesi için, nitel verinin sınıflandırılması ile elde edilen frekanslar, nicel veriye dönüştürülüp gruplar arası karşılaştırmalı bir değerlendirme yöntemiyle analiz edilmiştir. Bu tez çalışması ile görme engelli bireylerin gündelik hayatlarında sıklıkla kullandıkları kamusal mekânların erişilebilir tasarım kapsamındaki fiziksel ve sosyal özellikleri tespit edilmeye çalışılmıştır. Bu çalışma sonucunda elde edilen verilerin, İstanbul kentinin kamusal mekânlarının görme engelli bireylerin erişebilirliği hususundaki davranışlarını kolaylaştırmaya yönelik tasarım kriterlerine ve tasarım rehberlerine kanıta dayalı veri sağlaması hedeflenmektedir.

ABSTRACT

Perceptual processes of individuals are shaped by stimuli in various environments throughout their lives. These perceptual processes cause individuals to display different behavioural patterns. The perceptual process can be summarised as follows; environmental stimuli are perceived by the senses, the cognitive information formed in the mind according to these stimuli is transformed into behavioural information that forms thoughts. Individuals perceive spaces through their sense organs. The sense of sight, which is the most important of the sense organs that enable the perception of space, is the sense organ that first perceives the components and changing situations in a space. When the sense of sight loses its function and leaves its duty to other sense organs, the behaviours of individuals change significantly. In this context, this thesis study, which deals with how the spatial perception and behaviour process differs when the sense of sight loses its full or partial effectiveness, focuses on the accessibility of visually impaired people in public space. As a matter of fact, visually impaired individuals experience various levels of difficulties in their movements and behaviours, especially in public spaces, which sometimes they can overcome and sometimes endanger their lives. However, in addition to this, sociocultural conditions as well as physical conditions of the city negatively affect the behaviours of visually impaired individuals regarding urban accessibility. In this context, the aim of this thesis is to understand how and in what kind of physical and social parameters the spatial perceptions and behaviours of a group of visually impaired individuals, who are taken as participants, in the public spaces they frequently use in their daily lives change compared to individuals without disabilities, and to examine the accessibility criteria of public spaces used by visually impaired individuals in Istanbul by using qualitative and quantitative methods.

In line with the surveys conducted with visually impaired individuals, it was tried to determine the perceived physical and sociocultural factors related to the participants' individual public space experiences in Istanbul. The verbal data obtained as a result of the qualitative analysis study of the thesis were qualitatively investigated by descriptive content analysis method, and a thematic determination was made regarding which factors are more prominent regarding the public space experiences of a group of visually impaired individuals living in Istanbul. In addition, in order to statistically investigate the factors that stand out in line with the qualitative data depending on gender and age, and to understand whether the factors perceived negatively in this context change depending on gender and age groups, the frequencies obtained by classifying the qualitative data were converted into quantitative data and analysed with a comparative evaluation method between groups. With this thesis study, it has been tried to determine the physical and social characteristics of public spaces frequently used by visually impaired individuals in their daily lives within the scope of accessible design. It is aimed that the data obtained as a result of this study will provide evidence-based data for design criteria and design guidelines to facilitate the behaviours of visually impaired individuals regarding the accessibility of public spaces in Istanbul.

ÖNSÖZ

Tez çalışma sürecinde akademik bilgi birikimi ve tecrübeleriyle beni yönlendiren, çalışmamın şekillenmesinde yardımcı olan, hiçbir zaman ilgi ve desteğini esirgemeyen tez danışmanım Sayın Dr. Nevşet Gül ÇANAKÇIOĞLU'na,

Alan çalışmalarını yapmama katkı sağlayan İstanbul Diyalog Müzesi ve Altı Nokta Körler Derneği İstanbul Şubesi çalışanlarına,

Anket çalışmalarına katılan tüm değerli görme engelli bireylere,

Tez savunma jürisinde zamanını ayıran Sayın Prof. Dr. Hülya TURGUT'a ve Sayın Doç. Dr. Göksenin İNALHAN'a,

Yaşamım boyunca maddi ve manevi desteklerini esirgemeyip bugünlere gelmemi sağlayan annem Demet KILINÇOĞLU'na ve babam İbrahim KILINÇOĞLU'na, başaracağıma her zaman inanan ve bana güç veren ablam Büşra Nurdan KILINÇOĞLU TOSUN'a ve bu süreçte yanımda olan tüm arkadaşlarıma teşekkürlerimi sunarım.

Haziran 2023

Müzeyyen KILINÇOĞLU

İÇİNDEKİLER

ÖZETÇE.....	iv
ABSTRACT.....	vi
ÖNSÖZ	viii
İÇİNDEKİLER	ix
KISALTMALAR	xiii
TABLO LİSTESİ.....	xiv
ŞEKİL LİSTESİ.....	xvi
I. GİRİŞ.....	1
1.1. Tezin Kapsamı	1
1.2. Tezin Amacı.....	4
1.3. Tezin Yöntemi	6
II. ÇEVRE VE DAVRANIŞ TEORİLERİ BAĞLAMINDA GÖRME ENGELLİLERİN MEKÂNSAL ALGISI	9
2.1. Algının Tanımı.....	10
2.1.1. İnsan-Çevre İlişkisi Araştırmaları Bağlamında Kentsel ve Kamusal Algı	13
2.1.2. Mekânsal Algı.....	15
2.2. Davranış	17
2.3. Algılama Sürecinde Duyuların Rolü.....	20
2.3.1. Görme duyusunun çevresel algıda rolü	21
2.3.2. Dokunma duyusunun çevresel algıda rolü.....	21

2.3.3.	İşitme duyusunun çevresel algıda rolü.....	22
2.3.4.	Koklama duyusunun çevresel algıda rolü	23
2.3.5.	Tat duyusunun çevresel algıda rolü	24
2.3.6.	Kinestetik duyusunun çevresel algıda rolü	24
2.4.	Engelli Tanımı	26
2.4.1.	Görme Engelli.....	28
2.4.2.	Görme Engellilerin Mekân Algısı.....	31
2.5.	Evrensel Tasarım	33
2.5.1.	Evrensel Tasarımın Dünyada ve Türkiye’de Gelişimi	38
2.5.2.	Uluslararası ve Ulusal Ölçekteki Erişilebilirlik İlkeleri	41
2.5.2.1.	Yaya yolları ve kaldırımlar.....	41
2.5.2.2.	Rampalar ve merdivenler	46
2.5.2.3.	Yaya Geçitleri.....	49
2.5.2.4.	Toplu taşıma hizmetleri.....	52
2.5.2.5.	Bilgilendirme, işaretleme	59
2.5.2.6.	Hissedilebilir yüzeyler.....	61
III.	METROPOL BİR KENT OLARAK İSTANBUL’DA GÖRME	
	ENGELLİLERİN ALGISI.....	67
3.1.	Kentlerinin Tarih İçindeki Değişimi ve Gelişimi	70
3.2.	Kamusal Alanda Görme Engelli	80
IV.	GÖRME ENGELLİ BİREYLERİN KENTSEL ALGISININ	
	ARAŞTIRILMASINA YÖNELİK ALAN ÇALIŞMASI	86

4.1.	Alan Çalışmasının Amacı	86
4.2.	Alan Çalışmasının Yöntemi.....	87
4.3.	Örneklem Grubu ve Özellikleri	90
4.4.	Analizler.....	92
4.4.1.	Sonuçların Nitel Analizi	92
4.4.1.1.	Fiziksel Faktörler	94
4.4.1.1.1	Algılanan fiziksel kolaylıklar	94
4.4.1.1.2	Algılanan fiziksel engeller	102
4.4.1.2.	Sosyokültürel Faktörler	131
4.4.1.2.1	Algılanan sosyokültürel kolaylıklar	131
4.4.1.2.2	Algılanan sosyokültürel engeller.....	140
4.4.1.3.	Çözüm Yönelik Faktörler/Öneriler.....	150
4.4.1.3.1	Katılımcılık talebi.....	152
4.4.1.3.2	Öneriler	157
4.4.1.3.3	Çarpma ve yaralanmalar	164
4.4.2.	Sonuçların Nicel Analizi.....	166
4.4.2.1.	Cinsiyet ve Engellilerin Kentsel Algısına İlişkin Bağımlı Değişkenler Arasında Kurulan Bağlılıklar	169
4.4.2.1.1	Algılanan fiziksel kolaylıklar	170
4.4.2.1.2	Algılanan fiziksel engeller	171
4.4.2.1.3	Algılanan sosyokültürel kolaylıklar	172
4.4.2.1.4	Algılanan sosyokültürel engeller.....	173

4.4.2.1.5	Çözümeye yönelik faktörler/öneriler	176
4.4.2.2.	Yaş Grubu ve Engellilerin Kentsel Algısına İlişkin Bağımlı Değişkenler Arasında Kurulan Bağlılıklar.....	177
4.4.2.2.1	Algılanan fiziksel kolaylıklar	178
4.4.2.2.2	Algılanan fiziksel engeller	179
4.4.2.2.3	Algılanan sosyokültürel kolaylıklar	180
4.4.2.2.4	Algılanan sosyokültürel engeller.....	181
4.4.2.2.5	Çözümeye yönelik faktörler/öneriler	182
V. SONUÇ VE ÖNERİLER.....		184
EKLER		189
KAYNAKÇA.....		204
ÖZGEÇMİŞ		213

KISALTMALAR

KN: Katılımcı No



TABLO LİSTESİ

Tablo 1: Algılanan fiziksel kolaylıklar bağımlı değişkenine ilişkin normallik testi sonuçları.....	168
Tablo 2: Algılanan fiziksel engeller bağımlı değişkenine ilişkin normallik testi sonuçları	168
Tablo 3: Algılanan sosyokültürel kolaylıklar bağımlı değişkenine ilişkin normallik testi sonuçları.....	168
Tablo 4: Algılanan sosyokültürel engeller bağımlı değişkenine ilişkin normallik testi sonuçları.....	168
Tablo 5: Çözümeye yönelik faktörler/öneriler bağımlı değişkenine ilişkin normallik testi sonuçları.....	169
Tablo 6: Algılanan fiziksel kolaylıklar parametresinin cinsiyete göre dağılımı ve Mann Whitney-U testi sonuçları	170
Tablo 7: Algılanan fiziksel engeller parametresinin cinsiyete göre dağılımı ve Mann Whitney-U testi sonuçları	171
Tablo 8: Algılanan sosyokültürel kolaylıklar parametresinin cinsiyete göre dağılımı ve Mann Whitney-U testi sonuçları.....	172
Tablo 9: Algılanan sosyokültürel engeller parametresinin cinsiyete göre dağılımı ve Mann Whitney-U testi sonuçları.....	173
Tablo 10: Çözümeye yönelik faktörler/öneriler parametresinin cinsiyete göre dağılımı ve Mann Whitney-U testi sonuçları.....	176
Tablo 11: Algılanan fiziksel kolaylıklar parametresinin yaş grubuna göre dağılımı ve ANOVA testi sonuçları.....	178

Tablo 12: Algılanan fiziksel engeller parametresinin yaş grubuna göre dağılımı ve ANOVA testi sonuçları.....	179
Tablo 13: Algılanan sosyokültürel kolaylıklar parametresinin yaş grubuna göre dağılımı ve ANOVA testi sonuçları.....	180
Tablo 14: Algılanan sosyokültürel engeller parametresinin yaş grubuna göre dağılımı ve ANOVA testi sonuçları.....	181
Tablo 15: Çözümeye yönelik faktörler/öneriler parametresinin yaş grubuna göre dağılımı ve ANOVA testi sonuçları.....	182



ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1: Tezin kapsamı doğrultusunda yapılandırılmış kavramsal çerçeve	3
Şekil 2: 2010-2021 yılları arasında Ulusal Tez Merkezi üzerinden erişilen, 2010-2021 yılları arasında yayınlanmış olan, engelli ve erişilebilirlik ile ilgili tezlere ilişkin kavram bulutu	5
Şekil 3: Çalışmanın veri toplama modeli	7
Şekil 4: İnsan ve çevre ilişkileri üst başlığı çerçevesinde, tez çalışmasına özgü irdelenen kavramlara ilişkin ağ grafiği	10
Şekil 5: Çevre ve davranış ilişkileri bağlamında kentte bireye etki eden faktörler (Moore, 1979'dan uyarlanmıştır.).....	19
Şekil 6: Görme engelli bireyin diğer duyu ile mekânı algılaması.....	25
Şekil 7: Engelli bireylerin davranışlarına etki eden faktörler (WHO, 2001'den uyarlanmıştır.).....	27
Şekil 8: Evrensel tasarımın dünya ve Türkiye zaman çizelgesi	38
Şekil 9: Yaya kaldırım eğimi (Kaplan ve Diğerleri, 2011'den uyarlanmıştır.).....	42
Şekil 10: Yaya kaldırım eğimi uygulamasına İstanbul'dan bir örnek.....	42
Şekil 11: Yaya geçidinin bulunduğu noktada kılavuz iz. Ölçüler cm'dir. (Öztürk ve Diğerleri, 2012'den uyarlanmıştır.)	43
Şekil 12: Yaya geçidinin bulunduğu noktada kılavuz iz uygulamasına İstanbul'dan bir örnek.	43
Şekil 13: Yaya kaldırımında ağaçlandırma (Kaplan ve Diğerleri, 2011'den uyarlanmıştır.).....	44
Şekil 14: Kaldırımda bulunan donatıların yükseltilmesi (Öztürk ve Diğerleri, 2012'den uyarlanmıştır.).....	45

Şekil 15: Çevrelenmiş hissedilebilir yüzey. Ölçüler cm'dir. (Öztürk ve Diğerleri, 2012'den uyarlanmıştır.).....	45
Şekil 16: Bisiklet yolu ve yaya yolunun bitişik olduğu yerdeki uyarıcı duyumsanabilir yüzey (TS 12576, 1999'dan uyarlanmıştır.)	46
Şekil 17: 10 m'den uzun rampalarda dinlenme alanı. Ölçüler cm'dir. (TS 12576, 1999'dan uyarlanmıştır.).....	47
Şekil 18: Merdiven başlangıç ve bitimi hissedilebilir yüzeyler. Ölçüler cm'dir. (Öztürk ve Diğerleri, 2012'den uyarlanmıştır.)	48
Şekil 19: Merdiven başlangıcında hissedilebilir yüzeylere ilişkin, İstanbul Gayrettepe Metro İstasyonundan bir örnek (Kılınçoğlu, 2023).	49
Şekil 20: Otobüs kapısına monte edilebilen hidrolik kaldıraç (ÖZİDA, 2008)	53
Şekil 21: El kontrollü taşınabilir rampa (ÖZİDA, 2008)	53
Şekil 22: El kontrollü katlanabilir rampa (ÖZİDA, 2008)	54
Şekil 23: Elektrikli rampa (ÖZİDA, 2008)	54
Şekil 24: Metro duraklarında kılavuz iz uygulaması, İstanbul Gayrettepe Metro İstasyonundan bir örnek (Kılınçoğlu, 2023).	57
Şekil 25: Söğütlüçeşme İstasyonu Görme Engelli Kat Krokisi (Kılınçoğlu, 2023).....	58
Şekil 26: Kabartmalı harf, sayı, şekil, zeminde ok, doku değişimi (Kaplan ve Diğerleri, 2011'den uyarlanmıştır.).....	60
Şekil 27: Kılavuz Yüzey. Ölçüler cm'dir. (Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, 2020'den uyarlanmıştır.).....	61
Şekil 28: Uyarıcı Yüzey. Ölçüler cm'dir. (Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, 2020'den uyarlanmıştır.).....	62
Şekil 29: Şaşırtmalı Uyarıcı Yüzey. Ölçüler cm'dir. (Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, 2020'den uyarlanmıştır.)	62

Şekil 30: Raylı sistem peronu şaşırtmalı dizilimli uyarıcı yüzey uygulamasına İstanbul Yenikapı Marmaray İstasyonundan bir örnek (Kılınçoğlu, 2023).....	63
Şekil 31: Raylı sistem peronu şaşırtmalı dizilimli olmayan uyarıcı yüzey uygulamasına İstanbul Gayrettepe Metro İstasyonundan bir örnek (Kılınçoğlu, 2023).....	63
Şekil 32: Kılavuz Yüzey ve Uyarıcı Yüzey Eksenleri. (Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, 2020'den uyarlanmıştır.)	64
Şekil 33: Karolar ile düzenlenmiş hissedilebilir yüzeyler uygulamasına İstanbul Gayrettepe Metro İstasyonundan bir örnek (Kılınçoğlu, 2023).....	65
Şekil 34: Yön Değiştirme Çalışmaları - solda; (Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, 2020'den uyarlanmıştır.), Yön Değiştirme Uygulamaları, İstanbul Gayrettepe Metro İstasyonu (Kılınçoğlu, 2023) -sağda.	65
Şekil 35: Alan Çalışmasının Metodolojisi.....	88
Şekil 36: Katılımcıların Cinsiyet Grafiği	91
Şekil 37: Katılımcıların Yaş Grafiği	91
Şekil 38: Ana temaların birbirleriyle ilişkisini gösteren içerik analizi (NVivo: project map)	94
Şekil 39: Algılanan fiziksel kolaylıklar teması sınıflandırması	95
Şekil 40: Algılanan fiziksel kolaylıklar teması ve kodların kapsadığı ifade sayılarına göre hiyerarşi grafiği (NVivo: tree map)	95
Şekil 41: Algılanan fiziksel engeller teması sınıflandırması.....	102
Şekil 42: Algılanan fiziksel engeller teması ve kodların kapsadığı ifade sayılarına göre hiyerarşi grafiği (NVivo: tree map)	103
Şekil 43: Algılanan sosyokültürel kolaylıklar teması sınıflandırması.....	132
Şekil 44: Algılanan sosyokültürel kolaylıklar teması ve kodların kapsadığı ifade sayılarına göre hiyerarşi grafiği (NVivo: tree map).....	132

Şekil 45: Algılanan sosyokültürel engeller teması sınıflandırması	140
Şekil 46: Algılanan sosyokültürel engeller teması ve kodların kapsadığı ifade sayılarına göre hiyerarşi grafiği (NVivo: tree map)	141
Şekil 47: Algılanan sosyokültürel engeller teması sınıflandırması	151
Şekil 48: Çözüme yönelik faktörler/öneriler teması ve kodların kapsadığı ifade sayılarına göre hiyerarşi grafiği (NVivo: tree map)	151
Şekil 49: Cinsiyet ve yaş grubu değişkenlerine göre istatistiksel bağıntı şeması	167
Şekil 50: Cinsiyet değişkenine göre anlamlılık bağıntı şeması	177
Şekil 51: Yaş grubu değişkenine göre anlamlılık bağıntı şeması	183

1. BÖLÜM

GİRİŞ

1.1. Tezin Kapsamı

Kentin fiziksel ve sosyokültürel ortamı, çeşitli fiziksel yetkinlik ve kültürel arka plana sahip bireyin, içinde bulunulan çağa özgü çeşitli sosyal, kültürel ve ekonomik dinamikler nedeniyle bir araya geldiği başat mekânlardan birisi olarak, sosyokültürel araştırmalar için kritik öneme sahip bir laboratuvar niteliğindedir. Özellikle günümüz metropol kentlerinin erişilebilirlik düzeylerinin araştırılması kuramsal ve uygulamalı olarak çalışılan konular arasındadır.

İnsan ve çevre ilişkisi, kimi zaman doğrudan kimi zamansa dolaylı olarak bireyi etkileyen uyaranların (stimuli), mekânsal algı yoluyla elde edilmesi ile gerçekleşir. Algı, çevreden gelen fiziksel uyaranların duyu organları aracılığıyla aktarılan bilgiyi, zihnin kavraması durumudur. Bu durumda algı, Aydınli'ya göre, insanın eylemlerini yönlendiren bir olgudur [1]. Kişi, fiziksel bir uyarıcının yolladığı uyarandan etkilendiğinde bu uyarı beyne iletilir ve beyin bu uyarıyı, fizyolojik olarak beynin ilgili bölümü aracılığıyla algılar. Oldukça hızlı gerçekleşen bu süreç sonucunda oluşan *davranış*, bu uyarının alınmasından ve beyinde işlenmesinin ardından ortaya çıkar. Özetle, davranışın fiziksel olarak ortaya çıkması, bedenin uyaranlara verdiği cevap şeklinde ifade edilebilir [2].

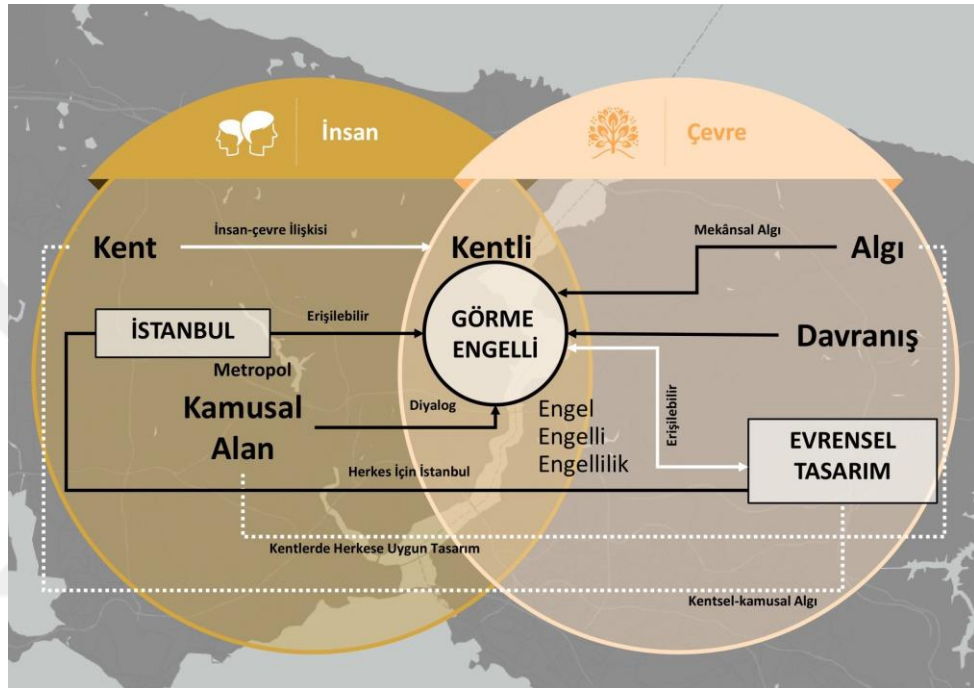
Mekânı algılamayı sağlayan duyu organlarından en önemlisi olan görme duyusu, bir mekândaki bileşenleri, değişen durumları, ilk algılayan duyudur. Göz, birçok şeyi ilk

bakışta algıladığı için diğer duyuların önüne geçer. Bu durum Pallasmaa'ya göre, diğer duyuların geri planda kalmasına neden olur. Görme duyusu ile algılama biçimi, diğer duyuların önüne geçerek, yere ve mekâna ait işitsel ya da dokunsal algılanabilecek birçok özelliğin algısal olarak kavranmasını engelleyebilir [3]. Pallasmaa'nın öne sürdüğü bu tartışma, görme engelli bireylerin davranışları için de geçerli olabilir; nitekim görme duyusu kısıtlı olan bireylerin işitsel, kokusal ve dokunsal algıları öne çıkarak, görme algısının yarattığı yoksunluğu telafi etmeye çalışmaktadır.

Bu kapsamda, bu çalışma, görme duyusu doğuştan veya sonradan engellenen bireylerin görme duyusu olmadığında mekân algısının nasıl etkilendiği, özellikle kamusal mekânlarda görme engelli bireylerin algılarının engelsiz bireylerden nasıl farklılaştığı ve bu bağlamda davranışlarının nasıl etkilendiğine odaklanılmaktadır. Tam ya da kısmi engelli, doğuştan veya sonradan görme engelli olan bireylerin, kamusal mekânları kullanım durumlarının nasıl değiştiği, kamusal mekânda davranışsal güçlükler yaratan fiziksel koşulların neler olduğu tespit edilmeye çalışılmakta olup, insan mekân etkileşiminin, görme engelliler tarafından algısal ve davranışsal boyutta nasıl şekillendiği irdelenmeye çalışılmaktadır.

Görme engelli bireyler, kenti kullanırken engelsiz bireylerin çoğu zaman farkında bile olmadıkları sorunlarla karşılaşmaktadırlar. Onların kent içindeki algıladıkları sorunlar ile yaşadıkları çeşitli durumlar gündelik hayatlarını etkilemektedir. Belirli fiziksel ve sosyal çevreler, farklı yetkinliklere sahip bireylerin davranışlarının gözlemlenebilmesi için elverişli doğal ortamlar olması sebebiyle, çevrenin nasıl algılandığı konusundaki çalışmaların, kentsel mekânda alan çalışmalarıyla desteklenen uygulamalı örneklerine literatürde sık rastlanmaktadır [4]. Bu bağlamda, bu tez çalışması kapsamında, bireysel yetkinlik bağlamında görme yetisi çeşitli nedenlerle kısıtlı olan bireylerin katılımıyla gerçekleştirilen alan araştırması ile görme engelli bireylerin

kentteki davranışları gözlemlenmiş, kentin kamusal alanına ilişkin fiziksel özelliklerinin görme engelli bireylerin davranışları üzerinde ne tür etkileri olduğu ortaya konmaya çalışılmıştır. Nitekim kent, fiziksel ve sosyal açıdan farklı yetkinliklere sahip çeşitli bireyin bir araya çoğunlukla tesadüfi olarak geldiği başat mekânlardan birisi olarak, kamusal davranışın gözlemlenebileceği önemli bir araştırma alanı sunmaktadır [4].



Şekil 1: Tezin kapsamı doğrultusunda yapılandırılmış kavramsal çerçeve

Görme engelli bireylerin, İstanbul gibi metropol kentlerde karşı karşıya kaldıkları fiziksel ve sosyokültürel faktörler, bireylerin kamusal alanlardaki algı ve davranışlarını etkilerken, kentin evrensel tasarım çerçevesinde erişilebilir olma durumuyla da ortaya çıkmaktadır. Bu bağlamda çalışmanın kapsamı insan ve çevre kuramı üst başlığı çerçevesinde tartışılmakta olup, 70li yıllardan itibaren, çeşitli sosyal grup teorileri bağlamında postmodernist söylemin de etkisiyle yoğun bir tartışma zemini bulan algı ve davranış kavramlarını, içinde bulunduğumuz yüzyılın en karmaşık kentlerinden biri olan İstanbul’da yaşayan görme engellilerin bakış açısıyla irdelemeye çalışmaktadır. Böylesi

bir tartışma alanını, 60lı yıllardan itibaren iç göçün, 80li yıllardan itibaren küreselleşmenin, 90lı yıllardan itibaren kenti tehdit altında bırakan deprem olgusunun, 2010lu yıllardan itibaren ise göç ve kentsel dönüşüm politikalarının derinden etkilediği bir kent olan İstanbul'un üzerinden ortaya koyabilme çabası, bu tez çalışmasını, hem toplumun dezavantajlı sayılabilen bireyleri, hem de kentsel mekânın katmanlılığı üzerinden tartışmayı zorunlu ve çetrefilli kılmaktadır (**Şekil 1**).

1.2. Tezin Amacı

Erişilebilirlik konusu üzerine, son 12 yıla ilişkin tez taraması sonucunda erişilen çalışmalarda (**Şekil 2**), erişilebilirlik üzerine olan tez çalışmalarının, ağırlıklı olarak yaya erişilebilirliği, kamusal mekânlara erişim, herkes için tasarım, evrensel tasarım, kamu hizmetlerine erişim, yürünebilirlik, ulaşılabilirlik gibi konulara odaklandığı fark edilmektedir. İncelenen tez çalışmalarında, kentin, yoğun olarak engelli standartlarına ya da mevzuatlara uygun olup olmadığına ilişkin çalışmaların yürütüldüğü, söz konusu bu araştırmalar sonucunda engelli çalışmalarının genelinin kent içinde ve kamusal mekânlara odaklandığı anlaşılmaktadır. Fakat kamusal mekân çalışmalarının içeriklerine bakıldığında ise, özellikle eğitim yapılarının yoğun olarak çalışıldığı görülmüştür. Bununla birlikte, erişilebilirlik bağlamında ele alınan ulaşılabilirlik kavramının da, havalimanı, terminal, metro ve metrobüs istasyonları gibi içinde bulunduğumuz yüzyılın etkin kamusal mekanlarından olan ulaşım mekânlarının yoğun olarak çalışılan konuların arasında bulunduğu fark edilmiştir. Bu kamusal mekânların engelliler için uygunluğunu inceleyen çalışmalar da bulunmaktadır. Öte yandan, cadde, sokak, meydan, bulvar gibi gündelik hayatta en çok kullanılan, nispeten ölçeği daha küçük olan kamusal mekânlar ile ilgili çalışmalara diğer kamusal mekânlardan daha az rastlanmaktadır.



Şekil 2: 2010-2021 yılları arasında Ulusal Tez Merkezi üzerinden erişilen, 2010-2021 yılları arasında yayınlanmış olan, engelli ve erişilebilirlik ile ilgili tezlere ilişkin kavram bulutu

Mevcut tezlerin incelenmesinin ardından, bu tez çalışması kapsamında araştırılacak konunun amacı daha net bir biçimde ortaya konmaya çalışılmıştır. Bu kapsamda, bu tez çalışmasının temel amacı; görme engelli bireylerin mekânsal algılarının ve davranışlarının engelsiz bireylere kıyasla, gerek fiziksel gerekse sosyokültürel bağlamda nasıl ve hangi parametreler bağlamında değiştiğini anlamak ve görme engelli bireylerin kullandıkları kamusal mekânların olumlu ve olumsuz anlamda erişilebilirlik kriterlerini İstanbul kenti üzerinden irdelemektir.

Bu bağlamda çalışmanın hipotezi, tüm duyu organlarını kullanabilen engelsiz bireyler ile tam ya da kısmi engelli, doğuştan veya sonradan görme engelli olan bireylerin algı ve davranışlarının, özellikle kamusal mekânlarda engelsiz bireylere göre anlamlı farklılıklar gösterdiği argümanına dayanmaktadır. Hipotezin sınanması hususunda, çalışma kapsamında altta belirtilen şu araştırma sorularına yanıt aranmaktadır:

- Görme engellilerin kentsel algıları ve davranışları kentsel mekânın hangi özelliklerinden etkilenir?

- Görme duyusu yetkin bir biçimde kullanılamadığında kentsel algıya ilişkin bireysel ve toplumsal tutum ve davranışlar nasıl değişir?
- Kamusal mekânların erişilebilirliğine ilişkin faktörler görme engelli bireylerin davranışlarını nasıl etkiler?
- İstanbul'un kentsel alanlarında görme engelli bireyler ne tür fiziksel ve sosyokültürel koşullarla karşılaşır? Bu koşullar görme engelli bireylerin kentsel algısını, tutum ve davranışlarını nasıl etkiler?
- İstanbul'da yaşayan görme engelli bireylerin kentin erişilebilirliği konusunda yaşadığı durumlar hangi başlıklar altında ele alınabilir?

Bu sorular doğrultusunda, görme engelli bireylerin İstanbul'un kentsel alanlarında karşılaştıkları durumların, kentsel mekânların erişilebilirliği konusunda ve görme engelli bireyleri algı ve davranışları hususunda neler olduğunun tespit edilmesi amaçlanmıştır.

1.3. Tezin Yöntemi

İstanbul'da yaşamakta olan görme engelli bireylerin kentin kamusal mekânlarındaki bireysel deneyimlerine etki eden fiziksel ve sosyokültürel bağlamda olumlu ve olumsuz faktörlerin karşılaştıkları durumlarla birlikte, kentsel deneyimlerine ilişkin yaşadıkları zorluklar ve (varsa) kolaylıkların tespit edilebilmesini amaçlayan bu tezin hedefleri doğrultusunda, çalışmanın metodolojisi üç aşamalı olarak tasarlanmıştır (Şekil 3).

Bir alan çalışması ile nitel verinin elde edilmesini hedefleyen bu tez çalışmasının ilk aşamasında, İstanbul'daki iki farklı kurum üzerinden çalışmaya gönüllü katılmaya onay veren 40 görme engelli bireyle, açık uçlu soruların sorulduğu yarı yapılandırılmış görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Araştırmanın örneklem grubunu, katılımcıların doğrudan İstanbul'da yaşayan bireyler olmasının önemli olması nedeniyle, İstanbul'da yaşayan, İstanbul Diyalog Müzesi'nde [5] aktif olarak çalışan görme engelli rehberler ve Altı

Nokta Körler Derneği İstanbul Şubesi'ne [6] üye olan ve çalışmaya gönüllü olarak katılmaya istekli olan görme engelli bireyler oluşturmaktadır. Çalışmaya katılım, gönüllülük esasına bağlı kalınarak sağlanmıştır. Örneklem grubu ile çalışma yapılmadan önce Özyeğin Üniversitesi İnsan Araştırmaları Etik Kurulu tarafından İstanbul Diyalog Müzesi için 2022/05 toplantı sayılı, 23.03.2022 tarihli, 2022/05/01 onay kodlu ve Altı Nokta Körler Derneği İstanbul Şubesi için 2022/10 toplantı sayılı, 30.06.2022 tarihli, 2022/10/05 onay kodlu etik kurul onay belgeleri alınmıştır.



Şekil 3: Çalışmanın veri toplama modeli

Tezin araştırma yöntemi kapsamında çalışmanın bu ilk aşamasında, İstanbul Diyalog Müzesi'nde [5] rehber olarak çalışan 7 görme engelli birey ve Altı Nokta Körler Derneği İstanbul Şubesi'ne [6] üye olan 33 görme engelli bireyden oluşan toplam 40 örneklem grubu ile yarı yapılandırılmış görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Bu görüşmeler esnasında kapalı ve açık uçlu soruların sorulduğu bir anket çalışması yapılmıştır.

Çalışmanın ikinci aşamasında ise, anket verilerinden elde edilen sözel ifadeler, nitel veri olarak, NVivo yazılımı aracılığıyla olumlu ve olumsuz tutumlar olmak üzere fiziksel

ve sosyokültürel faktörler başlıkları altında kodlanmıştır. Çalışmanın bu aşamasında elde edilen nitel sonuçlar, açıklayıcı analiz (descriptive analysis) yöntemiyle irdelenmiştir.

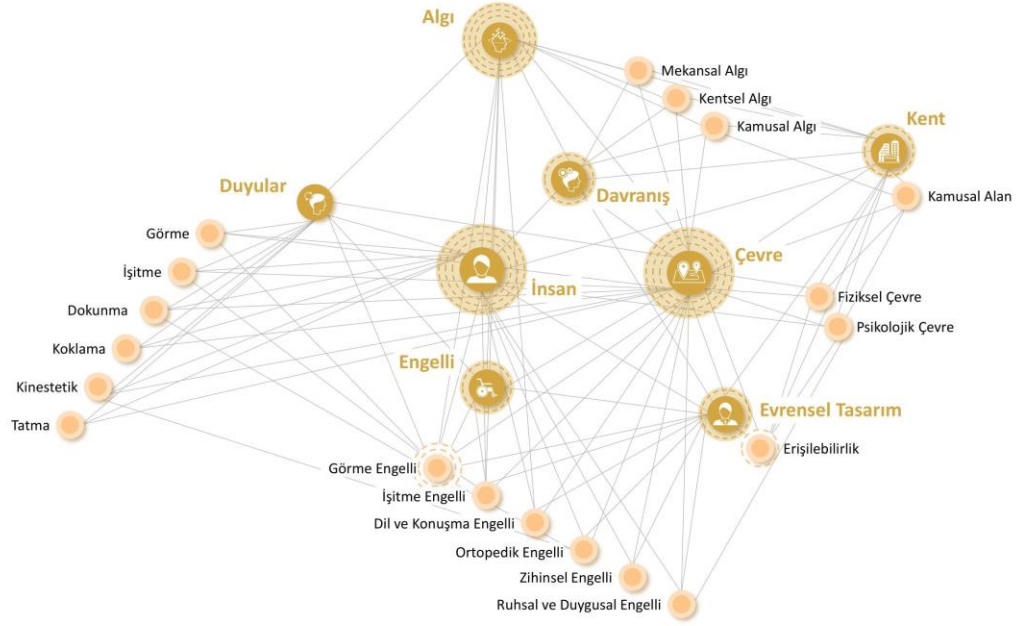
Tezin yöntemi kapsamında üçüncü aşamasında ise (**Şekil 3**), nitel kodların temalara ilişkin gruplanmasıyla ortaya çıkan frekanslar elde edilmiştir. Bir başka deyişle, nitel analiz sonucunda elde edilen verilerin sayısal verisi, nicel analiz aşaması için bağımlı değişken grubunu oluşturmuştur Dolayısıyla, çalışmanın üçüncü aşaması, anketlerden elde edilen cinsiyet ve yaş bağımsız değişkenler ile nitel analizden nicel analize aktarılan bağımlı değişkenler arasında kurulan istatistiksel bağıntılardan oluşmaktadır. SPSS yazılımı ile incelenen bağıntılar sonucunda ortaya çıkan istatistiksel sonuçlar, 0.05 anlamlılık ($p<0.05$) düzeyinde sorgulanmış ve yorumlanmaya çalışılmıştır.

2. BÖLÜM

ÇEVRE VE DAVRANIŞ TEORİLERİ BAĞLAMINDA GÖRME ENGELLİLERİN MEKÂNSAL ALGISI

Çevre ve davranış teorileri, insanların çevreleriyle nasıl etkileşimde olduğunu ve bu etkileşimin nasıl yorumlandığını algısal, davranışsal, sosyal ve kültürel bağlamlarda inceler [1]. Bu kapsamda, görme engellilerin mekânsal algısı araştırılmaya değer bir konu olarak literatürde öne çıkan konulardan birisidir. Nitekim görme engellilerin mekânı nasıl algıladığı konusu, onların bulunduğu çevrelerde nasıl hareket ettikleri, nasıl yön buldukları, başka bir ifadeyle mekânsal erişilebilirlikleri konusuyla ilgilidir. Görme engellilerin mekânsal algısının nasıl oluştuğu hakkında birçok faktör söz konusudur. Bu faktörler arasında, görme engelli bireyin kendine olan güveni, öğrenme deneyimleri, çevrenin tasarlanması ve işaretlenmesi ve diğer insanlarla iletişim gibi faktörler bulunmaktadır. Çevre ve davranış teorileri, görme engelli bireylerin mekânsal algılarının nasıl oluştuğu ve nasıl geliştirilebileceği hakkında bilgi sağlamaktadır.

İnsan ve çevre ilişkisi kapsamında olan algı, davranış, evrensel tasarım kavramları arasındaki bağlantılar, engelli, kent ve duyular da çevre ve davranış teorileri bağlamında şekillenir. Tüm bu kavramların ve bağlantıların temelinde insan ve çevre ilişkisi öne çıkmaktadır (Şekil 4).



Şekil 4: İnsan ve çevre ilişkileri üst başlığı çerçevesinde, tez çalışmasına özgü irdelenen kavramlara ilişkin ağ grafiği

İnsanların içinde bulunduğu fiziksel çevrelerdeki bileşenler, bireylerin duyuları ile algılayabilecekleri iletiler yollarlar. Bu iletiler insanlar tarafından algılanır ve davranışa dönüşür. Bu çevrelerdeki engelli bireyler ise engel durumlarına göre, iletileri algılarlar ve engelsiz bireylere kıyasla farklı bir davranış ortaya koyarlar. Bu noktada, evrensel tasarım ilkeleri, engelli bireylerin çevredeki davranışlarına yönelik iyileştirmelerin engelli bireylerin gündelik hayatlarını daha sorunsuz biçimde sürdürmesine yardımcı olur. Bu bağlamda tez çalışması dâhilinde bahsi geçen kavramlar arası kurulan tüm ilişkiler, Şekil 4’te özetlenmeye ve belirli bir hiyerarşi bağlamında aktarılmaya çalışılmaktadır.

2.1. Algının Tanımı

İnsan ve çevre ilişkisi, çevresel bileşenlerin insana gönderdiği mesajların algı yoluyla alınması ile gerçekleşir. Bu kuramsal alan kapsamında araştırılan algı psikolojisi ise, çevreden duyuşsal bilginin alınması ve işlenmesine yönelik bir araştırma alanını kapsar.

Algı kavramı, bu konuda çalışan araştırmacılar tarafından çeşitli biçimlerde tanımlanmaya çalışılmıştır. Aydınlı'ya göre algı, çevreden gelen fiziksel uyarıcıların duyu organları aracılığıyla aktardığı bilgiyi zihnin kavraması durumudur [1]. Tutar'a göre ise algı, duyu organları ile uyarıcıların bilincine varma halidir. Kısaca algı, duyuların ve zihnin ürünüdür [2]. Duyular ve zihin, algılama olgusu kapsamında birbirinden ayrı tutulamayan iki kavramdır [1]. Pallasmaa ise, algının bütünselliğine dikkat çeker ve tüm duyuların ve bedenin birlikte bir bütün olarak algıladığını ifade eder [3].

Bir duyu organını etkileyen her türlü değişiklik, bir uyarandır (stimulus). Bu uyarıcılar (stimuli), birey tarafından deneyim ve zihin yolu olmak üzere, iki şekilde algılanabilir. Bireyin ilk karşılaştığı uyarıcıyı anlamlandırabilmesi için onu algılaması gerekir. Kişinin eğitimi, inancı, yaşı ve benzeri özellikleri algısal süreçlerini etkiler [2]. Aydınlı, bu ilişkiyi, algının; kişilere göre değişen, durağan veya hareketli olma durumunda farklılaşan, kişinin amacı doğrultusunda çevresinden aldığı mesaja göre değişen bir olgu olduğu şeklinde ifade eder [1]. Erkman ise, algıyı çeşitli uyaranlara bağlı olarak çeşitleniyor olma durumunu, duyu organlarının aldığı bilgilerin değerlendirilmesi ve yorumlanmasının yanında, diğer birçok etken tarafından etkilenen dinamik bir olgu olarak tanımlar [7]. Duyuların dış çevredeki fiziksel enerjiyi sinirsel enerjiye çevirmesi ile oluşan bu enerjiyi beyne iletir, beyinde işler ve algısal ürün ortaya çıkar. Bu süreçte algılama ve ortaya çıkan ürüne algı denir [8].

Bu kapsamda algı, yalnızca yaş, cinsiyet, kültür, bireysel yetkinlik gibi kişisel özelliklerin değişmesi ile değil kişinin uyarıcılarla farklı zamanlarda karşılaşmasıyla da değişir. Erkman, algısal süreçlerin kişilere göre farklılaşmasının yanı sıra aynı kişinin algısal tutumunun zaman içinde dahi değişiyor olmasının, algının karmaşıklığının bir göstergesi olduğunu ifade eder [7]. Aydınlı ise, algısal süreçlerde deneyimin önemine vurgu yaparak, deneyimin algı üzerindeki etkisini insanın yeni bir uyarıcı ile daha

önceden deneyimlediği uyarıcıya aynı cevabı vermediğini, tanıdık olguların daha kolay algılanabildikleri şeklinde destekler [1].

Bu bağlamda, algı insan eylemlerini yönlendiren ve deneyim ile ortaya çıkan bir kavramdır. Çevredeki uyarıcıların insanın duyuları tarafından alınması, zihne iletilmesi ve kullanılması algılama süreci içinde ayrılmaz bir bütündür [1]. Dolayısıyla algılama; uyarıcı, duyu, duyum, izlenim, dönüt ve anlama süreçlerinden oluşur. Uyarıcı olmadan algılama süreci başlayamaz. Uyarıcının alınabilmesi için duyu organlarındaki alıcıların duyarlı olması gerekir. Duyu, duyu organları sayesinde alınan uyarılara denir. Duyum ise bu uyarıların beyne ulaşması durumudur. Uyarıların anlamlandırmaya yetecek etkide olmadıklarında kişide izlenim bırakırlar. Bu aşamadaki belirsizliği ortadan kaldırmak için bireyin edindiği duyuyu yorumlaması ise dönüt aşamasıdır. Bu yorumlama sonucunda duyudan geribildirim alınır ve yeniden uyarılara yönelir. Algılama süreci ise, zihinsel anlama ile tamamlanır. Birey zihinsel bağlamda bir anlama ulaştığında davranışına etki edecek bir algıyı edinir [2].

Çevreden gelen bilgilerin, duyu organlarına ulaşması durumu farklı türlerdeki ‘enerji’ ile olur. Bunlar; ışık, ses, koku ve benzeri enerji kaynakları olarak tanımlanabilir. Bu noktada, iki tür enerji görünümünden bahsedilebilir. Birincisi, fiziksel ve enerjik görünümdür ve insan davranışlarını dolaylı olarak etkileyen mekanik, termodinamik, mukavemet gibi bilim dalları bu görünümle ilgilenirler. İnsan bu görünümde birey olarak rol almaz. İkincisi ise, bilgilendirici ve iletişimsel görünümdeki enerjidir; işaretler ve mesajlar ile insan davranışını doğrudan etkiler. Bu noktada, insan ile çevre arasındaki karşılıklı etki söz konusudur [7].

2.1.1. İnsan-Çevre İlişkisi Araştırmaları Bağlamında Kentsel ve Kamusal Algı

İnsan-çevre ilişkisini araştıran çevre ve davranış teori alanı, insanların doğal çevre ile nasıl etkileşimde olduğunu inceler. Bu araştırmalar, çevrenin nasıl kullanıldığını, korunduğunu veya tahrip edildiğini araştırmak için fiziksel, sosyal ve kültürel boyutları dikkate alır. İnsanların içinde yaşadıkları çevre, onların günlük yaşam koşullarını, gelişimlerini ve doğal çevreleriyle olan duygusal bağlarını etkiler.

İnsanlar, dünyaya geldikleri andan itibaren varlıklarını, sosyal ilişki ağı da kurmakta olduğu belirli bir fiziksel çevrede sürdürür. Bu çevre; doğal, yapay, sosyal, kültürel bağlamlarda çeşitli biçimlerde incelenebilir fakat insan ve çevre ilişkisi söz konusu olduğunda, vurgulanması gereken önemli noktalardan biri, insan ile çevrenin karşılıklı etkileşimi üzerinedir. Çevre, insan eylemlerini sınırlandırırken bir yandan da insanın bu sınırları aşabilmesini ve yeni çevrelere erişebilmesini sağlamaktadır. Bu sayede, insan, çevresi ile doğrudan veya dolaylı etkileşim içinde olduğu ve bireyin üzerinde farklı etkiler yaratan çevrelerde yaşamaya başlar [9]. Aydınlı 'ya (1986) göre insan; kendi ihtiyaçları doğrultusunda çevresini değiştirirken, bir yandan da değişen çevrenin etkisi ile yeni mekânsal ihtiyaçlar edinmektedir [1].

Çevre, unsurlar ve insanlar arasındaki bir dizi ilişkidir ve bu ilişkiler, sahip oldukları düzenli bir örüntüye sahiptir. Çevrenin bir yapısı vardır ve rastgele bir şeyler topluluğu değildir. İnsanlar ve dünyanın fiziksel unsurları arasındaki ilişkileri ve işlemleri hem yansıtır hem de kolaylaştırır. Fiziksel ortamdaki bu ilişkiler öncelikle mekânsaldır, temelde nesneler ve insanlar mekânda ilişkilidir [10].

İttelson ise, çevreyi, (1) algısal, (2) anlamlı, (3) değerler, (4) uyarlanabilir, (5) bütünleştirici, (6) araçsal ve (7) tüm bu bileşenlerin karşılıklı ilişkisi bağlamında yedi

bileşenden oluşan bir sistem olarak tanımlar. Algısal çevre, insanları ve çevreyi birbirine bağlayan temel bir mekanizma olan, bireylerin dünyayı deneyimleme yollarını ifade eder. Anlamlı bileşenler, şekiller, renkler, dokular, kokular, sesler ve sembolik anlamların insanlar üzerindeki etkisiyle ilgilidir. Değerler, kültürel vb. değerler bütünü simgeler. Uyarlanabilir çevre, çevrenin faaliyetlere ne ölçüde yardım ettiği veya engellediği ile ilgilidir. Bütünleştirici, çevre tarafından kolaylaştırılan veya engellenen sosyal gruplaşma türleridir. Araçsal çevre ise, çevre tarafından sağlanan araç ve tesisleri ifade eder [10].

Lawton ise, çevreyi beş bileşene sahip bir sistem olarak tanımlar;

- birey,
- davranışı sınırlayan ve kolaylaştıran coğrafya, iklim ve insan yapımı tüm doğal özellikler dâhil olmak üzere fiziksel çevre ve çevrenin "kaynakları",
- önemli davranış kontrolü kaynakları olan aile, arkadaşlar, otorite figürleri, akran grubu üyeleri vb. bireyler de dâhil olmak üzere kişisel çevre,
- sakinlerin yaşa, sınıfa, etnik kökene, yaşam tarzına veya diğer belirli özelliklere göre gruplandırma nedeniyle kişisel özelliklerinden kaynaklanan çevresel özelliklere atıfta bulunan kişi üstü çevre,
- sosyal norm ve kurumlardan oluşan sosyal çevre [10].

Kentsel ve kamusal algı ise, insanların kentsel ortamları nasıl algıladıklarını ve kamusal alanları nasıl kullandıklarını inceler. Bu araştırmalar, kentsel mekânların insanların fiziksel, psikolojik ve sosyal ihtiyaçlarına nasıl cevap verdiklerini, kentsel alanların insanların algılarına nasıl etki ettiklerini ve davranışlarını nasıl etkilediğini araştırır. Çevrenin insan davranışları üzerindeki etkilerini psikoloji bilimi alanında çalışan araştırmacılar, çevre kavramını çeşitli açılardan irdelemiş ve araştırmıştır. 1960'lı yıllara değin insan çevre ilişkileri ile ilgili çalışmalar, insan ve doğal çevre üzerine olmuştur.

1960'lı yıllarda ise kentleşme olgusunun hız kazanmasıyla ortaya çıkan sorunların artması ve görünür hale gelmesi, kent çalışmalarının disiplinler arası konularda irdelenmeye başlamasına neden olmuştur. İnsan ve çevre ilişkisi, çevresel psikoloji alanındaki çalışmalarla ele alınmaktadır. Çevresel psikolojinin amacı, fiziksel çevre ve insan davranışları arasındaki ilişkilerin incelenmesidir [4]. Aydın'ı' ya göre, insan ve çevre ilişkisini anlayabilmek için ortaya çıkan çevresel psikoloji, kullanıcıların kullanım sonrası davranışları ile saptanan durumları ölçmeyi ve ortaya çıkan sonuçlara göre çevrenin özelliklerini düzenlemeyi amaçlar [1].

Çevre psikolojisi "çevre" ile iki farklı düzeyde ilgilenir. Bir yandan çevre psikolojisi, davranış bağlamı olarak çevrelerle ilgilenir. Ruh hallerimiz ve davranışlarımız ancak bağlamları açısından anlaşılabilirdikleri takdirde anlamlıdır [11]. Göregenli'ye göre ise çevresel psikoloji alanındaki çalışmalar, kentin fiziksel boyutlarından ziyade, insan ve çevre etkileşimini araştırmaya yönelik olmaya başlamıştır. Çevresel psikoloji alanında günümüzde ağırlıklı olarak kalabalıklaşma (crowding), kişisel mekân (personal space), kentleşme (urbanisation) gibi konular ele alınırken fiziksel çevrenin yanında sosyal çevrenin de dâhil edildiği çalışmalar yapılmaktadır [4]. Bu bağlamda, insan ve çevre ilişkisini ele alan çevresel psikoloji kuramı, bu tez çalışmasında irdelenmeye çalışılan kentteki engelli bireyler ile kentsel çevre arasındaki etkileşimin araştırılması bağlamında seçilen kuramsal çerçeveyi oluşturmaktadır.

2.1.2. Mekânsal Algı

Mekânsal algı, insanların fiziksel çevrelerindeki mekânları nasıl algıladıklarını ve anladıklarını inceler. Mekânsal algı araştırmaları, insanların mekânları nasıl görüp algıladıklarını, nasıl yön bulduklarını, nasıl yerleri hatırladıklarını ve nasıl yerler arasındaki ilişkileri kurduklarını araştırır.

Mekân, insan boyutu ile anlam kazanmaktadır. Bu bağlamda farklı mekân kavramları ortaya çıkmaktadır. *Fiziksel mekân*, ölçülebilen ve geometrik ilkelere dayanan mekândır. *Mevcut mekân* ise, insan ile mekân arasındaki karşılıklı etkileşim sürecini ifade etmekte ve kişinin kültürel ve sosyal bütünlüğe ait olmasını sağlamaktadır. *Kavramsal mekân*, kişinin algılayarak zihninde oluşturduğu mekâna denir. *Algılanan mekân* ise uyarıcıların bulunduğu, bireyin öznel değerleriyle işlenerek anladığı mekâna denir. Mekânda bulunan tüm algısal faktörler mekânın içeriğini oluşturmaktadır [1]. Pallasmaa'ya göre ise, mimari bir mekân fiziksel mekândan farklı olarak yaşanan bir mekândır ve yaşanan mekânlarda ölçüler yok sayılır [3].

İnsanlar için daha algılanabilir mekânlar oluşturabilmek için, kişilerin çevresel davranışlarını daha iyi anlamak gerekir. Bunu yapabilmek için bireylerin fiziksel çevreyi nasıl algıladıkları ve şekillendirdikleri bilinmelidir [4]. Aydınli 'ya göre herhangi bir mekânı, bireyi daima eyleme doğru yönelten tepkilerle beraber düşünmek gerekmektedir. Kişinin gündelik hayatında her yönüyle algıladığı ve yaşadığı mekânları analiz ederek mekânsal etkilere açıklık getirmek gerekmektedir [1].

Bireyin çevre ile ilgili ya da çevrenin kendisinden bilgilenmesi sürecine *mekânsal algı* denir. Bireyin öğrenme sürecine, yapısal çevre ve kişi arasındaki ilişkiyi anlamaya yardım eden her kavram, dolaylı olarak katkıda bulunur. Kenti öğrenme, algılama, ya da bilme çevrenin nasıl olduğunu kavramsallaştırmaktır. Bu kavramsallaştırma sürecindeki farklılıkları açıklamak için kavramları kuramsal alanlara ayırmak gerekmektedir [12].

Beden ve çevre Pallasmaa'ya göre, devamlı etkileşim halinde olan iki olgudur. Mekân ve birey arasında sürekli bir bilgi geçişi vardır. Bedenin algısı ile mekânın ilişkisi deneyime dönüşür. Beden mekândan ayrı düşünülemez ve mekân, mekânı algılayan bireyin zihninde oluşan imge ile bağlantılıdır [3].

2.2. Davranış

Kentsel mekânların, birey üzerindeki algısal, sosyal, kültürel ve psikolojik etkisinin, bireylerin davranışları üzerinde etkisi bulunmaktadır. Kentte yaşayan bireylerin davranışlarının gözlemlendiği alan çalışmaları, insan ve çevre ilişkisi kuramı çerçevesinde öne çıkan çalışmalar arasında yer almaktadır.

Davranış, bir canlının içinden gelen bir uyaran ile dışarıdan gelen etkiye karşı verdiği tepkidir. Davranış bilimi ise, kişinin yaşamındaki gözlenebilir davranışlarının incelenmesine ilişkin bir çalışma alanı olup, kişinin davranışının nedenini ve nasılını açıklamaya odaklanır. Davranış bilimlerinin hedefi, kişinin sahip olduğu duygusal ve bilişsel süreçlerin araştırılarak açıklanmasıdır. Davranış bilimi, kişinin bulunduğu toplumsal ortamlardaki davranışlarını bilimsel verilerden ödün vermeden araştırmaktadır. Bu noktada davranış bilimi olgular arasındaki ilişkileri incelemektedir [2].

Davranış, canlının dışarıdan gelen etkiye karşı verdiği bilinçli tepkidir. Bu tepki, davranış hareketten ayıran temel faktördür. Bireyin doğrudan veya dolaylı gözlemlenebilen davranışları vardır. Doğrudan gözlemlenebilenler yani açık tepkiler; bireyin konuşması, gülmesi, yürümesi gibi eylemler iken dolaylı gözlenmesi gerekenler yani kapalı tepkiler ise bireyin duygulanması, düşünmesi gibi tepkisel durumlardır. İnsan davranışının mutlaka bir ya da daha çok nedeni varken, mutlaka bir ya da daha çok sonucu vardır. Özet olarak davranış, canlıyı etkileyen uyarıcılar ile bu uyarıcılara verilen tepkilerin karşılıklı etkileşimidir [2].

Canlılardaki gözlemlenebilen değişikliklere neden olan her etki, uyarıcı olarak kabul edilir. İnsanın bulunduğu her ortamda sayılamayacak kadar fazla uyarıcı vardır. Her bir hücre bu uyarıcılardan sadece kendi ile ilgili olanı alırken alakalı olan fakat işe yaramayacak uyarıcıları da sisteme almayarak dışlar [2].

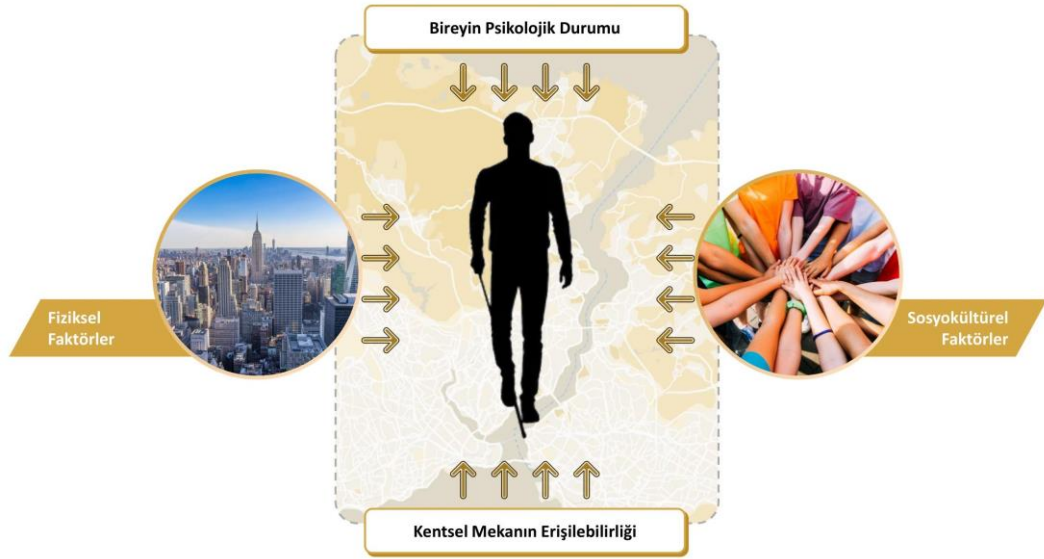
Davranış kavramı çeşitli psikoloji okullarınca farklı şekillerde tanımlanmaktadır. Bu durum farklı davranış tanımlarını ortaya çıkarmaktadır. Fakat yine de bu farklı bakış açılarına rağmen birleştikleri ortak noktalar vardır:

- “Davranış, insanın yaptığı etkinliklerdir.
- Bu etkinliklerin başkaları tarafından gözlenmesi veya organizmanın kendisi tarafından algılanması mümkündür.
- Yapılan etkinlikler bilinçlidir.” [2]

İnsan davranışın etkileyen faktörler, Tutar’a göre ise, bilişsel faktör, psikolojik faktör, organik faktör, çevresel faktör, tecrübeler ve geçmiş yaşantılar, tutum ve beklentiler, devinimsel etkinlikler olmak üzere sıralanabilir [2]. Bireyler, davranışlarını etkileyen faktörler aracılığıyla, yaşadıkları çevrede veya kentlerde, bu faktörleri algılayarak çeşitli eylem ve davranışlarda bulunurlar.

Kişi, fiziksel bir uyarıcının yolladığı uyarıyı aldığında bu uyarı beyne iletilir ve beyin bu uyarıyı ilgili bölümde algılar. Davranış, bu uyarımın alınmasından sonra meydana gelir. Özetle, davranışın fiziksel olarak ortaya çıkması vücudun uyarılara verdiği cevap şeklindedir [2]. Aydınli, bu durumu *Eylem Sistemi*’nin belirlediğini söyler. İnsanların ihtiyaçları doğrultusunda belirlenen davranışlar için gerekli koşullar; fiziksel, psikolojik ve sosyal koşullardır. Bu koşullar sonucu saptanan kullanıcı ihtiyaçları, Eylem Sistemi’ni belirlemektedir. Eylem Sistemi, kişinin çevresinde algıladığı durumların sonucu olarak gösterdiği davranış grubuna denir. *Fiziksel çevrenin* etkisi ile kişinin algıladığı çevre olan *Psikolojik Çevre*, ışık, ses, ısı, renk, doku, biçim gibi fiziksel uyarıcılar ile etkilenir. Fiziksel çevredeki bu uyarıcılar kişinin davranışlarını etkiler. Dolayısıyla davranış ve çevre birbirini etkileyen ve birbirine bağlı iki kavramdır [1]. Kentlerdeki fiziksel ve

sosyokültürel çevre ile birlikte bireyin psikolojik durumu ve kentsel mekânların erişilebilirliği de bireylerin davranışlarını etkilemektedir (Şekil 5).



Şekil 5: Çevre ve davranış ilişkileri bağlamında kentte bireye etki eden faktörler
(Moore, 1979'dan uyarlanmıştır.)

Mekânsal davranış, insanların fiziksel çevrelerindeki mekânları nasıl kullandıklarını inceler. Mekânsal davranış araştırmaları, insanların mekânları nasıl ziyaret ettiklerini, nasıl kullandıklarını, nasıl yerleştiklerini ve nasıl hareket ettiklerini araştırır. Mekânsal davranış araştırmaları, insanların mekânları nasıl kullandıklarını anlamak için fiziksel, sosyal ve kültürel boyutları dikkate alır.

Bireylerin davranışları kentsel mekân ölçeğinde incelendiğinde, Pallasmaa'ya göre, kentteki düzensizlikler ve insancıl olmayan yaklaşımlar; insanların davranışlarını olumsuz etkileyen faktörler arasındadır. Bu bağlamda, insan davranışlarındaki olumsuz açığa çıkışlar da insanların bulunduğu mekânı ya da kenti algılamasını da etkilemektedir [3]. Bu bağlamda Göregenli'ye göre kent, fiziksel ve sosyal çevrelerin en önemlilerinden olup, insan davranışlarının, belirli bir fiziksel ve sosyal çevrede oluşması sebebiyle

çevrenin algılanması konusundaki çalışmalarda, ağırlıklı olarak kentin çalışma alanı olarak kullanıldığı çalışmalar öne çıkmaktadır [4].

2.3. Algılama Sürecinde Duyuların Rolü

Duyular, çevremizdeki bilgiye erişmemizi sağlar ve bu bilgiye dayanarak dünyayı anlamamıza ve yorumlamamıza yardımcı olur. İnsanların beş temel duyusu vardır: işitme, görme, dokunma, koku ve tat. Bu duyular, beyinde işlenen bilgiler aracılığıyla algılanır ve yorumlanır. Duyular, bilgi algılamamıza yardımcı olan organlarımızdır. Duyularımız aracılığıyla dünya ile ilgili bilgileri algılarız ve bunları beynimize iletiriz. Örneğin, görme duyusu ile gördüğümüz şeyleri, işitme duyusu ile duyduğumuz sesleri, dokunma duyusu ile dokunduğumuz şeyleri, koku duyusu ile kokladığımız şeyleri, tat duyusu ile yediğimiz şeylerin lezzetini algılarız. Bu duyuların her birinin kendine özgü bilgileri algılamasına olanak tanır.

Zihinde duyular tarafından algılanmamış olan hiçbir şey yoktur. Zihinde bulunan tüm veriler, öncelikle duyular tarafından algılanır. Gelen duysal bilgiyi tanıma, düzenleme, bağlantı kurma, anlamlandırma ve yorumla sürecine algılama denir [2]. Bu bağlamda, mekânsal algı, görme engelli insanlar için özellikle önemlidir, çünkü görme engelli insanlar için çevrelerindeki nesneler ve mekânların algılanması ve anlaşılması, diğer insanlar için kullandıkları görsel bilgiden daha fazla işitsel, dokunsal ve kinestetik bilgiye dayanmaktadır. Duyular arasındaki iletişim, duysal bilgi işlemenin daha kapsamlı hale gelmesine ve daha iyi bir algılama ve yorumlama yapmamıza olanak tanır. Duyular, mekânı algılamaya yönelik uyaranları sentezledikleri için, duyu tiplerine göre kentsel ve mimari mekânlar oluşmaktadır. Pallasmaa'ya göre öne çıkarılan duyu tipine göre birçok mimarlık türü olup, gözün baskın olduğu mimari çevrelerin yanı sıra, ağırlıklı olarak kas ve teni öne çıkaran dokunsal mimari çevreler, işitme, koku ve tat alanlarını öne

çıkaran mimari çevreler de bulunmaktadır. Pallasmaa'ya göre, mimarlık edimi, çok duyulu bir deneyim olması sebebiyle duyu organları, ten, kas ve iskeletin her birinin mekânı algılamada etkisi vardır. Dolayısıyla mimarlık, yalnızca bir duyu organı ile deneyim alanı sunmaz, çoklu duyusal deneyim alanı sunar [3].

2.3.1. Görme duyusunun çevresel algıda rolü

Görme duyusu, Tutar'a göre, insanlardaki en baskın duyudur. Görme yoluyla gelen bilgiler beyinde oldukça geniş yer kaplar ve bu yüzden insanlar en çok görme duyularına güvenirlir [2]. Cüceloğlu'na göre ise göz birincil duyularımızdandır. Duyuların, özellikle görme duyusunun bilgi edinmedeki önemini vurgulayarak 'gözün gördüğüne akıl inanır' sözü ile destekler [8].

Göz, önündekini görmek istediği şekle dönüştürür. İlk karşılaşmalar anılardan oluşur ama olasılıkların yerini algı ve hafızamızdaki imgelerin seçimi alır. Beyin görünmeyeni tamamlama görevini üstlenir. Bu da gözün algı dünyasını dinamik hale getirerek yanılsama yaratmasını sağlar. Göz, gördüğünü yakalar ve dönüştürür. Görme duyusu, belirli faktörler ve beklentiler tarafından yönlendirilen önceden var olan görüntüleri alır. Başka bir deyişle, olasılıklar hafızada depolanan görseller, maruz kaldıkları ve önlerinde ne olduğu ile sınırlıdır [13].

2.3.2. Dokunma duyusunun çevresel algıda rolü

Tüm duyular, Pallasmaa'ya göre, dokunma duyusunun uzantıları olup, dokunsallıkla bağlantılıdır. Dünya ile olan temas, ten ile gerçekleşir. Dokunma, dünya ile gerçekleşen deneyimlerimizi bütünleştirir. Görsel algılar dahi dokunsallıkla bir bütündür. Beden kim olduğunu, nerede olduğunu dokunarak anımsar [3]. Derideki alıcı hücreler arasındaki etkileşim ile deri duyuları hissedilir. Cilt; sıcaklık, soğukluk, ağrı, basınç ve acı gibi duyuları hissederek [8].

Antropolog Ashley Montagu, dokunmayı duyuların anası (the mother of the senses) olarak tanımlarken, tenin en eski ve en hassas organ olduğunu söyler. Ten, ilk iletişim aracımız ve koruyucumuzdur. Montagu bunu tıbbi kanıtlarla destekleyerek gözün korneasının değişmiş bir deri tabakası olduğunu vurgular. Duyuların evriminde ilk ortaya çıkan duyu ve tüm duyuların atası dokunma duyusudur. Bu yüzden de dokunmayı tüm duyuların anası olarak nitelendirir. Sadece insanda değil hayvanlarda, özellikle de kuşlarda işlev kazanan ilk duyu dokunma duyusudur. Görme ise, dokunmanın çoktan tanıdığı duyguları ortaya çıkarır [14].

Bu bağlamda, ten bir maddenin dokusunu, yoğunluğunu, sıcaklığını veya ağırlığını okuyabilen duyu organımızdır. Tenin algıyla olan ilişkisini çeşitli örneklerle destekleyen Pallasmaa, zanaatla uğraşan birinin kullandığı alet ve eliyle ortaya çıkardığı ürüne dokunan her el o zanaatı hissettiğini belirtir. Dokunmuş tüm insanların parlattığı bir kapı tokmağının parıltısının haz verici olduğunu düşünen Pallasmaa'ya göre, dokunmanın bıraktığı izler ile sayısız kuşak ile temasa geçilir ve dokunma duyusu zaman ile insanı bağlantıya geçirir. Ayağın tabanı, zeminin dokusunu hisseder. Güneş tarafından ısınan bir taşın ısınıp ayaklarında hissetmek ve bir buzun üstünde yürümek ten ile çevre arasındaki ilişkiyi kuvvetlendirir [3].

Dokunma duyusu ve dokunma organı olan el, dış dünya ile ilgili kavramların biçimlenmesinde önemli rol oynar. Bir nesnenin yapısı, dokunmadan yalnızca diğer duyuların etkisi ile zor algılanır. Bu sebeple eller, zihinsel faaliyetleri etkileyen bir organdır ve görme engelli bireylerin gözle olarak kabul edilirler [15].

2.3.3. İşitme duyusunun çevresel algıda rolü

Dış kulağa ulaşan iletim orta kulak ve iç kulak noktalarında dönüştürme işlemine uğrar. Bu işlem bir duyumun algılanması işlemidir. Daha sonra nöral kodlama yapılan bilgi son

aşamada ise algılanarak beyne iletilir [2]. Cüceloğlu ise işitme duyusunu, birincil duyulardan biri olarak tanımlar ve konuştuğumuz dili şekillendirdiğini belirtir [8].

İşitme duyusunu, görme duyusunun önüne alan Pallasmaa, görmenin, bakılan mekânı yalıtıldığını fakat seslerin ise bir araya getirdiğini ifade eder. Görme doğrudan bir noktaya dikkat kesilirken, ses tüm noktalara doğrudur. Görme duyusu dışsallığı nitelerken, ses ise içsel deneyimi ortaya çıkarır. Görme sadece gözlemcinin duyusudur fakat işitme ile mekân arasında bir bağ kurulur [3]. Bu durumu Pallasmaa, bir katedraldeki karanlıkların insanı ürküttüğünü ancak duyulan org sesi ile mekânla yakınlığın kurulması şeklinde örnekler.

2.3.4. Koklama duyusunun çevresel algıda rolü

Tabiatta bulunan çok sayıdaki koku verici madde, burnun iç kısmındaki bir almaç tarafından algılanır ve ‘vomeronazal organ’ denen bu almaç, maddeleri beyne iletir [2]. Cüceloğlu ise koklama duyusunu, buruna giren gazların, koku epitallerini uyarak oluşturduğu sinirsel enerji ile beyne aktarır ve algılamayı sağlar olarak tanımlar [8].

Kokuyu, görsel bilgiye kıyasla öncelikleyen Pallasmaa ise, burundan koku alabilmek için yalnızca sekiz adet madde molekülü gerektiğini ve koku duyusunun on binden fazla kokuyu ayırt edebildiğini ifade eder. Bir mekânda edinilen anıların en kalıcısı çoğu zaman o mekândaki kokudur. Özel bir koku, retinal belleği tetikleyerek tamamen unutulmuş bir mekânı yeniden hatırlamayı sağlar. Bu bağlamda burun, koku duyusu aracılığıyla unutulmuş bir görüntüyü anımsatabilen duyu olarak diğer duyulardan farklılaşır [3].

2.3.5. Tat duyusunun çevresel algıda rolü

Tat alma duyusunun alıcıları olan tat tomurcukları, ağza gelen maddeleri duyumsar. Böylece bu alıcılar, tüm tat ve lezzet alma işlevini gerçekleştirir [8]. Tat, gıdanın besleyici içeriğini değerlendirmeye, ağızdan alımı desteklemeye ve potansiyel olarak toksik maddelerin yutulmasını önlemeye hizmet eden önemli bir duydur. Genellikle gıda tüketimiyle ilişkili zevki tanımlamak için kullanılır ve ağza bir madde koyarken algılanan dokunma, sıcaklık ve koku gibi çeşitli duyularla ilişkilidir. Tat, beş temel nitelikten oluşur: tatlı, acı, tuzlu, ekşi ve umami. Tatlar, 50-70 mm boyutunda ve oval şeklinde olan tat tomurcukları tarafından algılanmaktadır [16]. Tat tomurcuklarındaki tat alma hücreleri, sinir hücrelerine benzeyen özelleşmiş epitel hücrelerdir. Gıda maddesi ağıza alındıktan sonra uyarıcılar tükürük bezlerini uyarır ve beyne iletilir. Böylece tat duyusu tarafından tat algılanır [17].

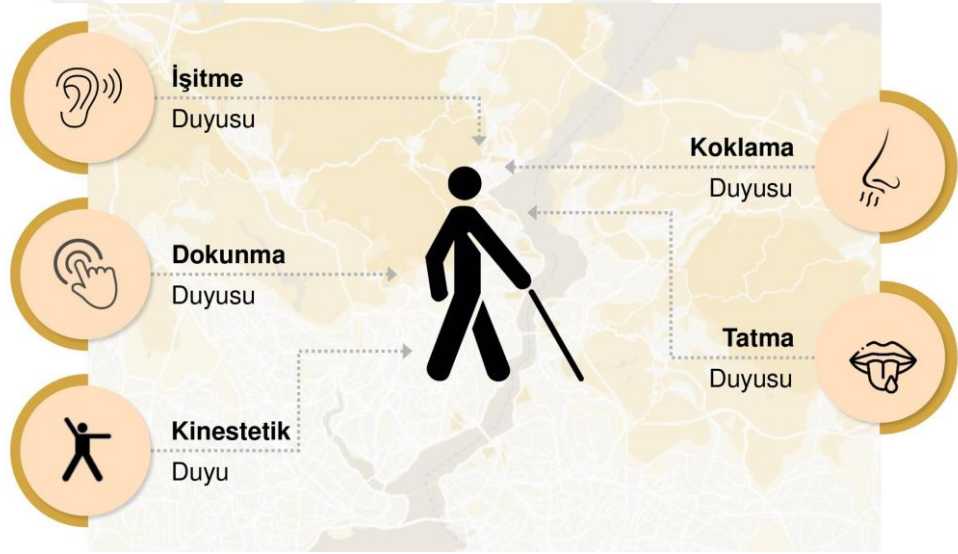
Tada yönelik algı konusunda Pallasmaa, dokunsal ve tatsal duyular arasındaki bağa vurgu yapar. Görme tat duyusuna aktarılır ve görülen bazı renkler veya yüzeyler oral duyular oluştururlar. Pürüzsüz bir yüzeye dil ile dokunma isteği dokunsal ve tatsal duyunun arasındaki bağ gösterir [3].

2.3.6. Kinestetik duyusunun çevresel algıda rolü

İnsanın beş duyu organı ile edindiği algısının yanı sıra, çevreyi algılamada kinestetik algı ile tanımlanabilen altıncı bir duyuşsal bilgi kaynağı da mevcuttur. Bu bağlamda, kinestetik duyular, vücudun konum ve hareket duyuları ve yalnızca iç gözlemle farkında olduğumuz duyulardır. Kinestetik reseptörlerden gelen sinyaller, algılama ve konum duyuları oluşturmak için somatosensoriyel korteks alanlarına yansıtılır. Bu, vücut bölümlerinin boyutu ve şekli hakkında bilgi sağlayan vücut modeli olarak adlandırılır. Kinestezi, görme ve dokunma ile birlikte, bedene sahip olma duygusuyla ilişkilidir. Üçü

de birleşebilir veya her biri kendi başına sahiplik oluşturabilir. Bu sahiplik duygusu, kişinin kendi eylemlerinden sorumlu olma duygusudur [18]. Bedensel hareketi koordine edebilmek için kinestetik alıcılar, kas ve eklemler hareket ettiğinde, bedenin hareketleri nasıl gerçekleştirdiğini beyne iletir [8].

Kinestetik duyu, eklemlerin pozisyonları ve kaslardaki hissiyatlar olarak tanımlanabilir. Bu hisler, vücut dengesine destek olarak vücudun algısını geliştirmektedir. Kişinin hareket halindeyken eklemlerinin pozisyonları, hareketinin hızı ya da gittiği yön gibi konuları algılaması olarak örneklendirilebilir. Yemek yeme eyleminin düzgün olarak yapılması ve bu eylemi gerçekleştirirken çatalın ağza batmaması veya yiyeceğin taşmaması gibi örnekler kinestetik duyunun algısına örnek olarak verilebilir [19].



Şekil 6: Görme engelli bireyin diğer duyular ile mekânı algılaması

Pallasmaa, dokunarak görmenin de mümkün olduğunu vurgular. Bu bağlamda, tez çalışması kapsamında katılımcı grubu olarak seçilen, görme engeli olan bireyler, işitme duyusu ile birlikte dokunma duyusunu kullanarak bir mekânı, bir kenti algılayabilen bireylerdir. Hatta bulundukları çevreleri, koklayarak, duyarak ve dokunarak kendilerine özgü bir bakış açısı geliştirebilirler. Örneğin, trafik ışıklarına eşlik eden sesli anonslar, su

sesi, marketteki kasiyer sesi, fırından gelen ekmek kokusu veya çöp bidonlarının kokusu görme engelliler için faydalı işaretlerdir [20].

Dolayısıyla, engelsiz bir bireyin tüm duyularıyla algıladığı çevreler, bireyin bütüncül algılama sürecinde görev alırlar, fakat görme duyusu yetkinliğini yitirdiğinde diğer beş duyu algılama sürecini yürütür ve görme engelli bireylerin mekânı algılamasında etkin rol oynar (**Şekil 6**).

2.4. Engelli Tanımı

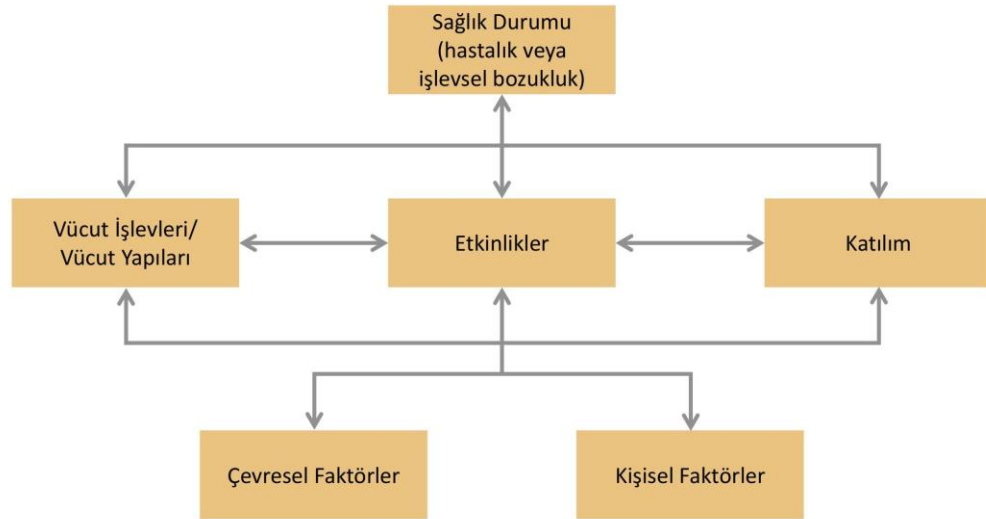
Birleşmiş Milletlere göre engelli kavramı “diğer bireylerle eşit koşullar altında topluma tam ve etkin bir şekilde katılımlarının önünde engel teşkil eden uzun süreli fiziksel, zihinsel, düşünsel ya da algısal bozukluğu bulunan kişileri içermektedir” [21].

Dünya Sağlık Örgütü ise, engellilik tanımını yaparken, noksanlık, özürlülük, maluliyet kavramlarını kullanmaktadır. *Noksan* olma durumu, sağlık açısından fiziksel bir noksanlığı, sakatlığı, psikolojik veya anatomik dengesizlikleri ifade etmektedir. *Özürlülük*, sağlık sektöründeki eksiklikler veya bozulmalardan kaynaklanan, sağlıklı kişilere göre çalışma kapasitesinin kaybı ve sınırlılığı olarak anlaşılmaktadır. *Maluliyet* ise belirli bir kişide, o kişinin yaşına, cinsiyetine veya cinsiyetine bağlı olarak normal kabul edilebilecek faaliyetlerde bulunma yeteneğini engelleyen veya sınırlayan bir sağlık bozukluğu veya bozukluğunun sonucu olarak ortaya çıkan olumsuz bir durum olarak tanımlanır [22].

Uluslararası Çalışma Örgütü tarafından 1983 yılında kabul edilen “Engellilerin Mesleki Rehabilitasyon ve İstihdam Sözleşmesi”nde yaptığı engelli tanımında engellileri fiziksel veya zihinsel bir özür sonucunda büyük ölçüde iş yapabilirliği azalmış olan bireyler olarak ifade etmektedir [23].

Türkiye Cumhuriyeti, 5378 sayılı Engelliler Hakkında Kanuna göre engelli, “fiziksel, zihinsel, ruhsal ve duysal yetilerinde çeşitli düzeyde kayıplarından dolayı topluma diğer bireyler ile birlikte eşit koşullarda tam ve etkin katılımını kısıtlayan tutum ve çevre koşullarından etkilenen birey” [24] şeklinde ifade edilmektedir. Türk Dil Kurumu’na göre ise engelli “Doğuştan veya sonradan herhangi bir nedenle bedensel, zihinsel, ruhsal, duysal veya sosyal yeteneklerini çeşitli derecelerde kaybetmiş, toplumsal yaşama uyum sağlama ve günlük gereksinimlerini karşılama güçlükleri çeken kimse” olarak tanımlanmaktadır [25].

Dünya Sağlık Örgütü’nün İşlevsellik, Yetiyitimi ve Sağlığın Uluslararası Sınıflandırması (International Classification of Functioning, Disability and Health: ICF) yayınında engelli bireylerin etkinliklerinin, sağlık durumunun dışında çevresel ve kişisel faktörlere de bağlı olduğundan bahsedilmektedir [26](Şekil 7).



Şekil 7: Engelli bireylerin davranışlarına etki eden faktörler (WHO, 2001’den uyarlanmıştır.)

Tanımların birçoğunda engelliliğin nedeni, yeti kaybı olarak ön plana çıksa da engellilik durumu yeti kaybindan ötürü değil, toplumsal ve çevresel etkenlerle, yeti kaybı

olan bireylerin kısmen ya da tamamen görmezden gelinmesinden kaynaklanmaktadır. Kısaca engellilik, yeti kaybı olandan değil toplumsal, çevresel ve kültürel etkenlerden dolayıdır [27]. Engelli bireyler; yaşadıkları çevrede fiziksel, ekonomik, psikolojik, kültürel ve sosyal birçok sorunla karşılaşmaktadırlar. Mimari engeller sebebiyle toplumsal alanları kullanımları zorlaşmaktadır. Kentsel veya mimari tasarımların çoğu engellilere uygun tasarlanmamaktadır. Bu bağlamda, engellilerin yaşadığı tüm bu faktörler toplumda yer edinmelerini zorlaştırmaktadır [28].

2.4.1. Görme Engelli

Görme engelli, Özel Eğitim Hizmetleri Yönetmeliği tarafından “Görme gücünün kısmen ya da tamamen kaybından dolayı özel eğitim ve destek eğitim hizmetine ihtiyacı olan birey” olarak tanımlanmaktadır [29]. Bu bağlamda görme yetersizliği hiç görmeyenler (kör) ve az görenler olarak iki gruba ayrılmaktadır. Görme keskinliği ve dereceleri doğrultusunda tanımlanmaktadır. Ayrıca tanımlar yasal ve eğitsel olarak iki farklı şekilde yapılmaktadır. Yasal olarak; hiç görmeyen, 20 dereceden daha az görme alanı olan ve görme keskinliği 20/200’den daha az olan kişilerdir. Az gören ise, görme keskinliği 20/70 ile 20/200 arasında olan bireylerdir. Eğitsel olarak ise; hiç görmeyen, ağır derecede görme keskinliği kaybı olan, görme duyusunu öğrenme faaliyetlerinde kullanamayan ve dokunsal-işitsel materyallere ihtiyaç duyan kişilere denir. Az gören ise, büyük puntolu veya normal puntolu yazıları büyüteç yardımı ile okuyabilen, görme duyusunu öğrenme faaliyetlerinde kullanabilen ve gözlük gibi ekipmanlar ile çevresel aydınlatmalar yardımıyla ihtiyaçlarını giderebilen kişilere denir [30].

Görme engelli, beyinde veya gözde oluşan bir hastalığa bağlı olarak görme duyusunu kaybetmiş ya da görme yetisi azalmış kişiler olarak tanımlanmaktadır. Görsel

engellilik, tamamen görememenin yanı sıra renk algısı, mesafe algısı, boyutların algısı, şekillerin tanımı gibi çeşitli derecelerde de görme sorunlarını kapsamaktadır [31].

Görme keskinliği derecesinin algılanması, profesyoneller tarafından çok detaylı ve farklı kriterler kullanılarak belirlenirken, görme sistemi engellilik oranları, tıp uzmanları tarafından görme keskinliği ve görme alanı gibi ölçümlerle ilişkili olarak hesaplanır [31]. Körlük, görmenin tamamen yokluğu veya kaybıdır. Görme sürecinin, ışığın göze ulaşan ve optik sinir veya optik sinir yoluyla beyne iletilmesi aşamalarından oluştuğu bilinmektedir. Bu, beyninizde onu anlamlı kılar. Bu adımları gerçekleştiren organlardan biri veya birkaçı hasar gördüğünde veya tamamen yok olduğunda körlük oluşur. Görme yolu ile ilgili problemler sonradan yaralanma veya çeşitli hastalıklar sonucu ortaya çıkabileceği gibi tamamen doğuştan da olabilir. Yasal körlük, bir kişinin bulanık gözündeki görüşün gözlük veya kontakt lenslerle düzeltilmesine rağmen %10'dan az veya 20 dereceden az görmesi olarak tanımlanır. Körlük, hastalık veya kaza sonucu ve doğuştan olabilir. Görme engeli, kısmi veya tam görme kaybıdır. Körlük, karanlığı ve ışığı ayırt edememektir. Kısmi körlük, bir gözde veya iki gözde meydana gelen görme kaybıdır [32].

Birleşmiş Milletler, uluslararası olarak karşılaştırılabilir istatistikler elde etmek amacıyla ülkelerin 0 ile biten yıllara yakın yıllarda bir "Nüfus ve Konut Sayımı" yapmasını önermektedir. Bu bağlamda Avrupa Birliği üyesi olan Türkiye İstatistik Kurumu'ndan (TÜİK) idari kayıtlara dayalı kapsamlı bir örneklem araştırması olarak tasarlanan Nüfus ve Konut Sayımı, 2011 yılında dünya ülkeleri ile eş zamanlı olarak gerçekleştirilmiştir [33].

Türkiye genelinde engellilerin illere göre dağılımını tahmin etmeye yönelik en son çalışma 2011 Nüfus ve Konut Araştırmasıdır. Araştırma, eyalet düzeyinde Adrese Dayalı

Nüfus Kayıt Sistemi'nden (ADNKS) toplanamayan verileri sağlamak amacıyla 3 Ekim 2011-31 Aralık 2011 tarihleri arasında örnekleme yöntemiyle yapılmıştır. Araştırma, tam nüfus sayımı yöntemi kullanılarak seçilen nüfus sayım alanlarındaki yaklaşık 2,2 milyon hanede ve tesisteki tüm bireylerde gerçekleştirilmiştir. TÜİK tarafından 2011 yılında gerçekleştirilen nüfus ve konut araştırması ile Türkiye genelindeki hane halklarının yaklaşık %13'ünden bilgi toplanmıştır. Yaklaşık 9 milyon kişiyle yüz yüze görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Araştırma, Temmuz 2013'te yayınlanmıştır [33].

Nüfus ve Konut Araştırmalarındaki engellilik kavramı, tıbbi sorunlardan (organ kaybı, işlev bozukluğu) ziyade fonksiyonel sınırlamalara odaklanır. Araştırmaya göre engellilik; görme, duyma, konuşma, yaşlılarıyla uyum içinde öğrenme, dört işlem yapabilme, hatırlama/dikkat eksikliği, hareket güçlüğü (yürüme, taşıma, tutma, merdiven inme ve çıkma) alanlarından oluşmaktadır. Bu çalışmanın bir parçası olarak, bu alanlardan en az birini gerçekleştirmekte büyük zorluk yaşadığını veya yapamayacağını bildiren kişiler, en az bir engeli olan nüfusa dâhil edilmiştir [33].

TÜİK verilerine göre Türkiye nüfusunun 3'ten büyük yaş gruplarının %6,9'unun en az bir engeli bulunmaktadır. Bu engelli nüfusunun ise %5,9 'unu erkekler oluştururken, %7,9'unu kadınlar oluşturmaktadır. Genel nüfusun %1,4'ünü görme engelli bireyler oluşturmaktadır. Bu görme engelli nüfusunun %1,3'ünü erkekler oluştururken, %1,5'ini kadınlar oluşturmaktadır. Ayrıca TÜİK Türkiye Sağlık Araştırması'na göre görme engelliler, 15 yaş ve üzeri olan bireylerin 2014 yılında %6,9'unu, 2016 yılında %6,9'unu ve 2019 yılında ise %5,8'ini oluşturmaktadırlar [33].

Engelli sayısının idari kayıtlara dayalı olarak belirlenmesi, ülkemiz için, özellikle de engelli politikasını oluşturan kurumlar için çok önemlidir. Engelli nüfusa ilişkin veri ihtiyacının karşılanması amacıyla Kamu Kurum ve Kuruluşları Engelli Sağlık Kurulu

raporları esas alınarak Bakanlık bünyesinde “Ulusal Engelli Veri Sistemi” kurulmuştur. “Ulusal Engellilik Veri Sistemi”ne kayıtlı ve yaşayan engelli kişilerin sayısı, 1.414.643’ü erkek ve 1.097.307’si kadın olmak üzere 2.511.950 vardır. Bu sayılar, herhangi bir hastaneye Engelli Sağlık İdaresi raporu için başvurmamış ve hizmet için devletle iletişime geçmemiş kişiler hariçtir. “Ulusal Engellilik Veri Sistemi”ne kayıtlı ve yaşayan engelli bireylerin %9,53’ünü görme engelli bireyler oluşturmaktadır. Toplam 2.511.950 engelliden, 215.076 tanesi görme engellidir [33].

2.4.2. Görme Engellilerin Mekân Algısı

Bir mekânı algılayabilmenin, mekânsal özellikleri fark etmenin tek yolu görme duyusu mudur? Aslında mekânsal algılama, o mekânı zihinsel olarak algılamak ve bütünsel olarak idrak etmek değil midir? Bir görme engellinin zihninde her şey her zaman canlı olmak zorundadır. Çünkü engelsiz bir bireyin çoğu zaman fark etmediği durumlar bir görme engelli için hayati olabilir. Fakat bilgi edinmek gelişen diğer duyuları ile görme engelli için de mümkündür [34].

Görme engellilerin mekânsal algısı, görme engelli insanların çevrelerindeki nesneler ve mekânları algılamaları ve olarak tanımlanabilir. Görme engellilerin mekân algısı, sağlam görenlerin mekân algısından farklı olarak oluşmaktadır. Görme engelliler, görsel girdiler yerine diğer duyularını kullanarak mekânı algılamak zorunda kalırlar. Örneğin, dokunsal ve işitsel girdiler, görme engellilerin mekân algısını oluşturur.

Pallasmaa’ya göre, göz, birçok şeyi ilk bakışta, geniş bir spektrumda algıladığı için diğer duyuların önüne geçer. Bu durum diğer duyuların geri planda kalmasına neden olur. Görme duyusu ile algılama diğer duyuların önüne geçerek farklı noktaları işitsel ya da dokunsal algılanabilecek birçok durumu engelleyebilir. Gelişen teknolojinin de, insanların tüm duyularıyla algılayabilmesinden ziyade algıyı daha çok göze

yönlendirdiğini vurgulayarak, günümüzün görsel odaklı algılanma biçimini eleştirir [3]. Hâlbuki görsel odaklanma olmadan da mekânı algılamak mümkündür ve görme engelli bireylerin algılama süreci, tıpkı Pallasmaa'nın bahsettiği üzere, görme duyusunun değil, diğer duyuların baskın olduğu durumlarda gerçekleşmektedir.

İnsan, duyularıyla görerek, işiterek, dokunarak, koklayarak ve tat alarak çevresini algılar ve yorumlar. Çevresiyle bir bütün oluşturan insan algıladıklarını yorumladıktan sonra bilgiye ulaşır ve eyleme geçer. Duyulardan birinin eksik olması, insanın bilgiye ulaşmasında dolayısıyla eyleme geçmesinde bir eksiklik olacağı anlamına gelmeyebilir. Yürüyemeyen, işitemeyen ya da göremeyen birinin, bildiği halde, bir şeyleri tanıyamaması ve dolayısıyla var olamayacağı anlamına gelmemektedir. İnsanın bir herhangi bir duyuşsal yetkinliği eksik olsa dahi diğerlerini geliştirerek, bilme ve tanıma eylemini gerçekleştirebilmesi mümkündür. Özet olarak, görme engelli bir birey için de mekânı algılayabilme yetkinliği belirli sınırlar dâhilinde yine de söz konusudur [34].

Sonradan görme engelli olan bir bireyin diğer duyuları zamanla gelişmeye başlar. Gören birinin duyamayacağı sesleri duymaya ve algılamaya başlar. Bu gelişme koku alma ve dokunma duyuları içinde geçerli olmaya başlar ve görmeyen kişi diğer duyuları aracılığıyla algılamaya başlar [35].

Kentsel bir mekânda engelsiz bireyler çevredeki görsel uyarıcılarla mekânı algırlar. Fakat görme yetisi kaybı olan görme engelli bireyler, çevreyi algımlarken diğer duyularını kullanırlar. Diğer duyularını uyaran işitsel, kokusal, tatsal ve dokunsal uyarıcılar ile mekânı algırlar [36]. Görme engelliler, diğer duyularına hitap eden uyarıcılar ile mekân hakkında bilgi sahibi olurlar. Dokunma ile tanıdıkları nesneler, çevreden gelen sesler ve kokular mekânı onlar için tanımlar. Duyuları ile algıladıkları

mekân davranışlarını yönlendirir ve o mekân zihinlerinde bir bilişsel resme dönüşür. Bu dönüşüm ile görme engelli bireyler kentsel mekânlarda bağımsız hareket edebilirler [37].

Görme engelliler ve engelsiz bireyler gündelik hayatta aynı mekânları paylaşırlar. Göka'ya göre, özellikle görme duyusu ile algılanması gereken alanlarda engelsiz bireylerin görme engellilere yardımcı olması kaçınılmazdır. Bu gibi durumlarda onları günlük yaşantıdan ayrı tutmak yerine, uygun mekân düzenlemeleri yaparak onların mekânlardaki çeşitliliğin içinde barınmasını ve gündelik hayatını emniyetli bir biçimde sürdürmelerini sağlamak gerekir. Herkesin yaşama hakkının gözetilmesi gerekir [34].

2.5. Evrensel Tasarım

Yaşam sürecinin farklı aşamalarının farklı gereksinimleri olduğu göz önüne alındığında, kullanıcı boyutlarının tasarıma farklı şekillerde dâhil edilmesi gerektiği açıktır. 1980'lerin ortalarında, tüm insanların çevreyi ve çeşitli ürünleri kullanma konusunda eşit fırsatlara sahip olmasını sağlamaya yönelik, 'evrensel tasarım', 'herkes için tasarım', 'kapsayıcı tasarım' gibi kavramlarla tanımlanan yeni yaklaşımlar ortaya çıkmıştır [38]. Bu kapsamda, erişilebilirlik, yasal olarak bağlayıcı standartların geliştirildiği bir gerekliliktir. Herkes için tasarım ise sadece engellilerin erişebileceği değil, arkasında hiçbir yasal dayanağı olmayan bir tasarım yaklaşımıdır. Basitçe ifade etmek gerekirse, herkes için tasarım, tasarımın gerçekleştiği tüm alanlarda toplumun her bir üyesini dikkate almak ve bu düşüncüyü tasarımın gerçekleştirildiği ölçeğe göre uygulamaktır. Kapsayıcı tasarım veya evrensel tasarım olarak da adlandırılır [39].

Literatürde çok sayıda araştırmacı herkes için tasarım kavramını tanımlamışlardır; bu da herkes için tasarımın geniş bir çerçevede ele alınabildiğini göstermektedir. Salmen, herkes için tasarımı, çok sayıda insana ve farklı çeşitlikteki insan gruplarına hitap eden bir tasarım ve uygulama biçimi olduğunu söylemektedir. Gelişen ve değişen dünya

düzenine göre herkes için tasarımın da değişeceğini vurgulamaktadır [40]. Preiser ise herkes için tasarım yaklaşımını ürün tasarımından mimariye, teknolojiden altyapıya kadar geniş bir çerçevede ele almaktadır [41]. Liu ve Hou, herkes için tasarımın kişilerin hayat kalitesini artırma, medenileşme, toplumdaki sosyal uyumun gelişmesi gibi durumlara katkı sağladığını öne sürmektedirler [42].

Herkes için tasarımın kullanıcı profillerini oluşturanlar yalnızca engelli kişiler değildir. Tersine, engelli insanlar için tasarım yapmak *herkes* için tasarım yapmak değildir. Diğer bir deyişle herkes için tasarım toplumdaki hiçbir gruba karşı olumlu ya da olumsuz ayrımcılık yapmaz [38].

Herkes için tasarlamak, tüm ürünleri, binaları, açık alanları mümkün olduğu kadar çok kişinin kullanması için tasarlamaktır. Tasarımı bir ihtiyaçlar listesine bırakmak yerine içselleştirmek ve benimsemek önemlidir. Önemli olan fikir değil uygulama aşamasıdır. Bu, standarda uygun olduğu anlamına gelir. Yasalar ve yönetmelikler de belirtilmiştir, dolayısıyla her standarda uyan bir kontrol listesine dönüştürülmesi kolay olmalıdır. Herkes için tasarım, herkesin tasarımdan ayırım gözetmeksizin eşit şekilde yararlanmasını ister [43].

Engelsiz tasarım, 1950li yıllarda savaştan sonra yıkılan şehirlerin iyileştirilmesine ve kullanılabilir hale gelmesine ve özellikle savaş sonucunda artan engelli nüfusun uyum sağlamasına yardımcı olmuştur. Engelsiz, erişilebilir bir ortamı ifade eder. Başka bir deyişle, yapıları çevrelerin engelliler tarafından erişilebilirliğini ve kullanımını iyileştirmeyi amaçlamaktadır. Savaşın sonucuna ek olarak, tıp camiasındaki ilerlemeler çocuk felci ölümlerini azaltmıştır ve gaziler için rehabilitasyon tekniklerini geliştirilmiştir ve sonuç olarak, engelli nüfusu artmıştır [39].

1970'lerde engelsiz tasarım, yalnızca engelli insanlar için tasarımlar sağlama konusundaki itibarını kaybetmiştir. Bu süre zarfında tasarım yaklaşımlarından ziyade yasalara ve ilgili standartlara dayalı uygulamalar hayata geçirilmiştir. Bu tasarıma literatürde 'erişilebilir tasarım' adı verilmektedir. Engelsiz tasarım ile erişilebilir tasarım arasındaki temel fark, engelsiz tasarımın engellileri damgalaması, erişilebilir tasarımın ise teknik şartnamelere dayalı olması, dolayısıyla toplumda engellilere karşı ayrımcılık yapan tasarımlar yaratma fikrini reddetmesidir [39].

İlerleyen yıllarda teknik şartların ve standartların yetersiz olduğu tartışılmaya başlanmıştır. Bu sebeple, 1990 yılında Engelli Amerikalılar Yasası (The American with Disabilities Act, ADA) kabul edilmiştir. Pek çok ülkede bu yasal engellerin aşılması ve toplum nezdinde varlığının kabul görmesinin sağlanmasına bu yasa öncülük etmiştir [38].

Türkiye'de ise, 2000'li yıllar itibariyle, insanların farklı tasarım anlayışlarına sahip olduğunu fark edilmeye başlanmıştır. 2005 yılında 5378 sayılı Engelliler Kanunu ile çeşitli kanun ve tüzüklerde değişiklikler yapıldığı söylenebilir. Yasalar ayrımcılığı yasaklasa da, yerel yönetimlerin fiziksel çevrelerini 2012'ye kadar engellilerin erişimine uygun hale getirmeleri gerekmiştir. Bu kapsamda, Türkiye'de de yıllar içinde, çeşitli kararnameler, imar düzenlemeleri ve benzeri erişilebilirlik düzenlemeleri yapılarak yayınlanmıştır. Bu düzenlemelerle ilgili en önemli eksikliklerin; denetim sistemindeki eksiklikler, bilinç eksikliği, eğitim olduğu altı çizilen eleştirilerin başında yer almaktadır [39].

Herkes için tasarımın hedefi, herkesin kullanabileceği, her bireyin vücut farklılıklarına ve yeteneklerine uygun ürünler tasarlamaktır. Herkes için tasarım aynı zamanda bir düşünce sistemidir. Aksine tüm kullanıcıları kapsayan, ayırım gözetmeyen bir tasarım yaklaşımı olduğu için kullanılabilirliği en geniş düzeyde önemsemektedir.

Kapsayıcı tasarım ve erişilebilir tasarım aynı şey değildir. Genel olarak erişilebilirlik, bir şehirde yaşayan tüm insanların şehrin tüm kamu hizmetlerine erişebilmesi anlamına gelir. Erişilebilirlik yasa veya yönetmelikle belirlenen standartlara sahiptir. Örneğin, tuvaletlerin belirli ölçülerde olması, dolapların boyutu, kapının genişliği gibi konularda erişilebilirlik standartları bulunsa da, herhangi bir binada, tuvaletin nereye yerleştirileceği, her zaman bir tasarım meselesidir. Bu konudaki tüm tasarım anlayışlarını benimsemiş bir mimar, tasarımın diğer bileşenlerini ve süreçlerini takip ederek tuvaleti o tasarıma uygun olan yere yerleştirmekle sorumlu olan kişidir. Toplumdaki kullanıcı farklılıklarını göz önünde bulundurarak bu girdilerini tasarım sürecine dâhil etmek, herkesin kullanabileceği çözümler bulma çabası olarak belirtilebilir [39]. Kapsayıcı tasarım sıklıkla kullanılabilirlik ve fayda ile ilişkilendirilir. Kapsayıcılığın önündeki engeller genellikle bu farkındalık eksikliğinden, güncelliğini yitirmiş ilke ve standartlara bağlılıktan ve bir topluluğun çeşitli ihtiyaçlarını anlamadaki veya kullanıcılara danışmadaki ve onları dinlemedeki başarısızlıktan kaynaklanır [44].

Herkes için tasarım kavramı ilk olarak 1985 yılında Amerikalı mimar Ronald L. Mace tarafından kullanılmıştır. Herkes için tasarım konseptinin öncülüğünü yapan Mace, 1995'ten 1997'ye kadar Evrensel Tasarım Merkezi'nde arkadaşlarıyla herkes için tasarım üzerinde çalışmıştır. 1995 yılında Herkes için Tasarım ilkeleri açıklanmıştır. İlk taslak 22 Mayıs 1995'te yayınlanmış, ikinci taslak ise 26 Temmuz 1995'te sunulmuş ve tüm tasarım esasları 1 Nisan 1997'de nihai halini almıştır [45].

Herkes için tasarım ilkeleri; eşit kullanım (equitable use), esnek kullanım (flexible use), basit ve sezgisel kullanım (simple and intuitive use), algılanabilir bilgi (perceptible information), hata toleransı (tolerance for error), düşük fiziksel güç (low physical effort), yaklaşım ve kullanım için yeterli alan (size and space for approach and use) alanlarını kapsar. Daha sonraki yıllarda Mace'in misyonunu sürdüren alanında uzman kişiler, bu

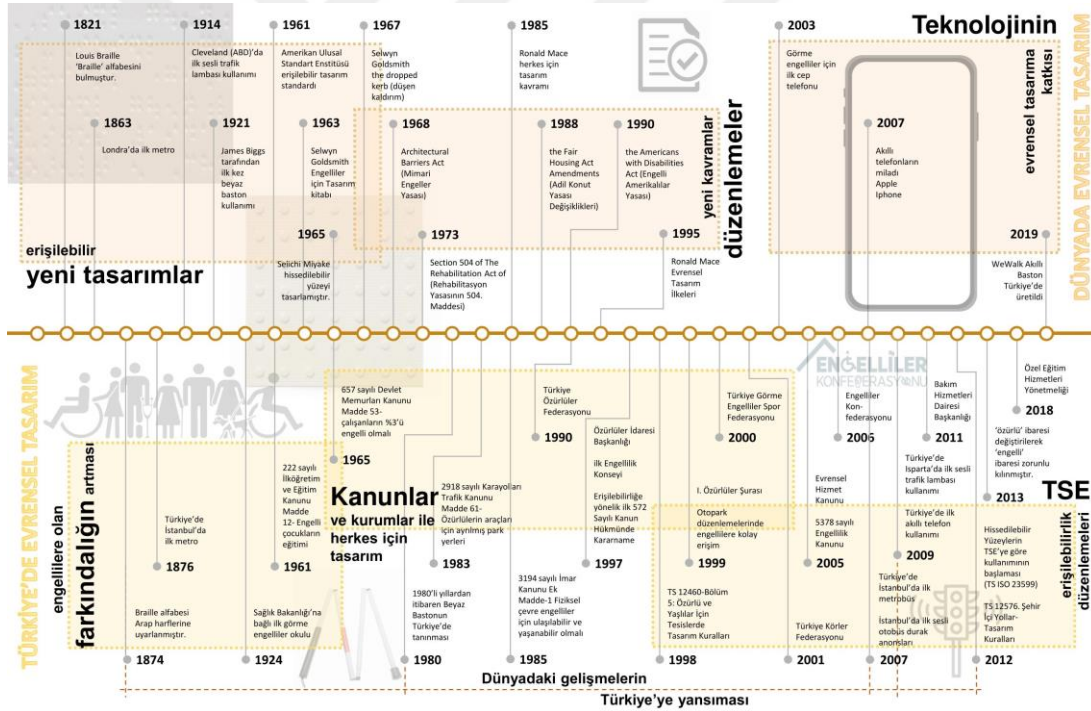
yedi ilkeye, bireyin çevreden hoşnutluğu (adding to human delight), işlevsel ve estetik uyum (functional and aesthetic integration), sosyal uyum ve katılım (social cohesion and participation) olmak üzere üç yeni ilke daha eklemiştir [46].

Eşit kullanım (equitable use), herkes için tasarımda, nerede olurlarsa olsunlar, özel veya kamusal alanların herkes için eşit ve eşitlikçi kullanımını sağlamayı amaçlar. *Esnek kullanım* (flexible use), kullanıcılara ürün kullanımı ve seçenekleri konusunda esneklik sağlamanın gerekliliğini hedefler. *Basit ve sezgisel kullanım* (simple and intuitive use), tasarımın anlaşılmasını kolaylaştırmayı ve kullanıcı deneyimi veya becerisi ne olursa olsun herkesin anlayabileceği ve kullanabileceği tasarımlar oluşturmayı hedefler. *Algılanabilir bilgi* (perceptible information), herkes için tasarımlar algılanabilir bilgiler içermelidir. Kullanıcının farklı duyuşsal yeteneklerine göre tasarımda iletişim biçimleri kullanılmalıdır. Görüntü, ses, dokunma hissi, vb. *Hata toleransı* (tolerance for error), tasarım, insan eylemlerinden kaynaklanabilecek çeşitli hataları en aza indirmelidir. *Düşük fiziksel güç* (low physical effort), sürekli veya tekrarlayan hareketler mümkün olduğunca azaltılmalıdır. Bu ilke, ürünlerin minimum güç tüketimi ile kullanılmasını sağlama amacındadır. *Yaklaşım ve kullanım için yeterli alan* (size and space for approach and use), insanın uygulamayı kullanımı ve uygulamaya yaklaşımı için gerekli boyutlar ve boşluklar tasarımda bırakılmalıdır. *Bireyin çevreden hoşnutluğu* (adding to human delight), bireyin çevresiyle olan memnuniyetini arttırmayı amaçlar. Bireylerin çevreyi önemsemesini, onu güvenli ve yaşanabilir görmesini amaçlar. *İşlevsel ve estetik uyum* (functional and aesthetic integration), her birey bulunduğu ortamın ve o ortamda kullandığı ürünlerin işlevsel ve estetik olmasını istemektedir. *Sosyal uyum ve katılım* (social cohesion and participation), bireyin içinde yaşadığı topluma uyum sağlaması ve kişilerarası diyalog kurması toplumsal yaşamda çok önemlidir. Topluma uyum sağlayamayan ve kararlara

katılmayan kişiler, sağlıklı bir toplum yapısının oluşmasını engellemektedir. Sosyal adalet ve eşitlik herkes için tasarımın temelini oluşturur [46].

2.5.1. Evrensel Tasarımın Dünyada ve Türkiye’de Gelişimi

Evrensel tasarım kapsamında günümüze değin yapılan değişiklikler ve düzenlemeler, olaylar, teknolojik gelişmeler gibi birçok etken sayesinde engellilerin yaşamlarını etkilenmiştir. Dünyada atılan ilk adımların ülkemizde de takip edilmesiyle, engelliler için önemli adımlar atılmıştır. Bu kapsamda, evrensel tasarım konusundaki önemli değişim ve düzenlemelere ilişkin gelişim süreci, bir zaman çizelgesi dâhilinde özetlenmeye çalışılmaktadır (Şekil 8).



Şekil 8: Evrensel tasarımın dünya ve Türkiye zaman çizelgesi

Erişilebilir yeni tasarımlar ortaya çıkmış, bu tasarımlar engellilerin hayatını kolaylaştırmaya yönelik önemli adımlar olmuştur. Ayrıca yeni kavramlar ve düzenlemeler sayesinde, evrensel tasarım kavramı dünyaya yayılmaya başlamıştır. Tüm

bu değişimlerin yanında teknoloji alanındaki gelişmeler de evrensel tasarıma katkı sağlayan başat unsurlardan birisidir.

Öncülük eden erişilebilir tasarımlar ele alınacak olursa, 1821 yılında görme engelli olan Louis Braille, “Braille” alfabesini oluşturmuştur. 1914 yılında ABD’de ilk sesli trafik lambalarının kullanılmıştır. Bir başka görme engelli olan James Biggs, 1921’de diğer insanlar tarafından fark edilmek için kullandığı bastonu beyaza boyayarak, beyaz baston fikrini ortaya atmıştır. Amerikan Ulusal Standart Enstitüsü, 1961’de erişilebilir tasarım standardı oluşturarak, engellilerle ilgili ilk resmi adımlar atılmaya başlanmıştır. Mimar ve şehir plancısı olan Selwyn Goldsmith, 1963 yılında Engelliler için Tasarım Kitabının (Designing for the disabled) ilk halini kaleme almış ve 1967’de tekerlekli sandalye kullanan bireyler için düşürülen kaldırımı (dropped kerb) tasarlamıştır. 1965’te ise mühendis Seiichi Miyake, görme engelliler için hissedilebilir yüzeyi tasarlamıştır [47] [48] [49].

Evrensel tasarım kapsamında erişilebilirlik ile ilgili yeni kavramlar ve düzenlemelere bakıldığında, ABD’nin birtakım düzenlemelerle evrensel tasarıma katkıda bulunduğu söylenebilir. 1968 yılında Mimari Engeller Yasası (Architectural Barriers Act), 1973’de Rehabilitasyon Yasasının 504. Maddesi (Section 504 of the Rehabilitation Act), 1988 yılında yapılan Adil Konut Yasası Değişiklikleri (the Fair Housing Act Amendments) yapılan bazı düzenlemelerdir. 1990 yılında yayınlanan Engelli Amerikalılar Yasası ise (the Americans with Disabilities Act-ADA) engelliler ile ilgili yasa düzenlemelerinde tüm dünyaya öncülük etmiştir. Diğer bir yandan ‘herkes için tasarım’ kavramı Ronald Mace, 1985 yılında ilk defa kullanmış ve yalnızca engelliler için değil her bireye uygun tasarım yapılması gerektiği noktasına dikkat çekmiştir. Ayrıca 1995’te ilk yedisi olmak üzere 1995’te toplam on maddelik evrensel tasarım ilkeleri geliştirilmiştir [48] [43].

Teknolojinin gelişmesi, engellilerin hayatlarını kolaylaştırıcı katkılarda bulunmuştur. Akıllı telefonlar, toplu taşımalar, sesli teknolojiler engellilerin hayatına dokunurken bir yandan da özelleştirilmiş ürünler geliştirilmiştir. Örneğin görme engelliler için 2003 yılında ilk cep telefonu tasarlanmış, 2019 yılında ise akıllı baston tasarımı yapılmıştır [50] [51].

Türkiye’deki gelişmelere bakıldığında, dünyadaki gelişmeleri belirli bir süre sonra takip eden gelişmeler sayesinde, erişilebilirlik konusunda ilerlemeler sağlanmıştır. Braille alfabesi, Türkiye’de de eğitim alanında uyumlu hale getirilmiş, Sağlık Bakanlığı’na bağlı engelli okulları açılmaya başlanmıştır. Bir yandan da kanunlarla engellilerin eğitimi ve çalışması ile ilgili maddeler düzenlenerek, engelliler daha da görünür hale gelmiştir. Çeşitli kanunlarda engellilerle ilgili maddeler bulunmaya devam ederken 1990 yılında Türkiye Özürlüler Federasyonu kurulmuş, 1997 yılında ise Özürlüler İdaresi Başkanlığı açılmıştır. İlk Özürlüler Şurası 1999 yılında toplanmıştır [52]. Engellilere konusunda, toplumsal farkındalık artmış, gerekli kurum ve kanunlarla Türkiye’de de evrensel tasarıma ülke bazında katkı sağlanmıştır. 2005 yılında 5378 sayılı Engellilik Kanunu, engellilerin hak ve özgürlüklerini, toplumsal hayatta diğer bireylerle eşit konumda olmasını sağlamayı amaçlayan bir kanundur [24].

Evrensel tasarıma katkı sağlayan gelişmeler, ülkemize de yansiyarak engellilerin hayatlarına dokunulması hedeflenmiştir. Braille alfabesi dönemin alfabesine uyarlanmış, beyaz baston Türkiye’de kullanılmaya başlanmış ve hissedilebilir yüzeylerin doğru kullanımıyla ilgili Türk Standartları Enstitüsü düzenlemelerde bulunmuştur [50]. Öte yandan da teknolojik gelişmeler de Türkiye’ye özellikle İstanbul’dan başlayarak gündelik yaşama yansımış olup; metro, metrobüs, sesli otobüs durağı sistemleri, sesli trafik lambaları ve akıllı telefon sayesinde engelli bireyler ile birlikte tüm bireylerin gündelik yaşamlarındaki zorluklar aşılmaya başlanmıştır.

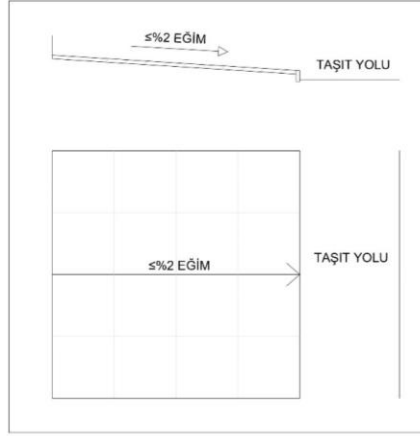
Tüm bu gelişmeler, birçok ülke ile birlikte Türkiye’de de evrensel tasarım ilkelerinin varlığını sürdürmesine ve engellilerin hayatındaki aksaklıkların bir nebze de olsa giderilmesine katkı sağlamıştır.

2.5.2. Uluslararası ve Ulusal Ölçekteki Erişilebilirlik İlkeleri

Engelliler İçin Evrensel Standartlar Kılavuzu’na göre [53] yaya yolları ve kaldırımlar, birçok aktiviteyi bir alanda toplayan ve dış mekânda birbirine bağlayan yerlerdir. Yaya yollarının ve kaldırımların temel hedefi, tüm kullanıcılara özellikle görme ve hareket engeli yaşayan engellilere güvenli, temiz ve engelsiz ulaşım imkânı sunulması olmalıdır. Benzer şekilde tüm rekreasyon alanlarının; meydanların, yaya geçitlerinin de aynı ilkeler doğrultusunda ulaşım imkânı sunması gerekmektedir [53]. Bu bağlamda, engelliler ve özellikle görme engelliler ile ilgili, kentlerde yapılması gereken düzenlemeler bu bölümde incelenmiştir.

2.5.2.1. Yaya yolları ve kaldırımlar

Yaya kaldırım genişliği en az 1,5 metre genişlikte olmalıdır. Fakat 2 metre olması, ideal olarak tanımlanmaktadır. Kaldırımın genişliği otobüs duraklarında asgari 3 metre ve dükkân önlerin de ise en az 3,5 metre olmalıdır. Kullanım yoğunluğuna göre genişlikler düzenlenmelidir [54]. Yaya kaldırımlarının tekerlekli sandalye kullanıcılarının da rahatça geçiş yapabilmeleri için kaldırım eğimi ez fazla %2 olmalıdır [55] (**Şekil 9**) (**Şekil 10**).



Şekil 9: Yaya kaldırım eğimi (Kaplan ve Diğerleri, 2011’den uyarlanmıştır.)

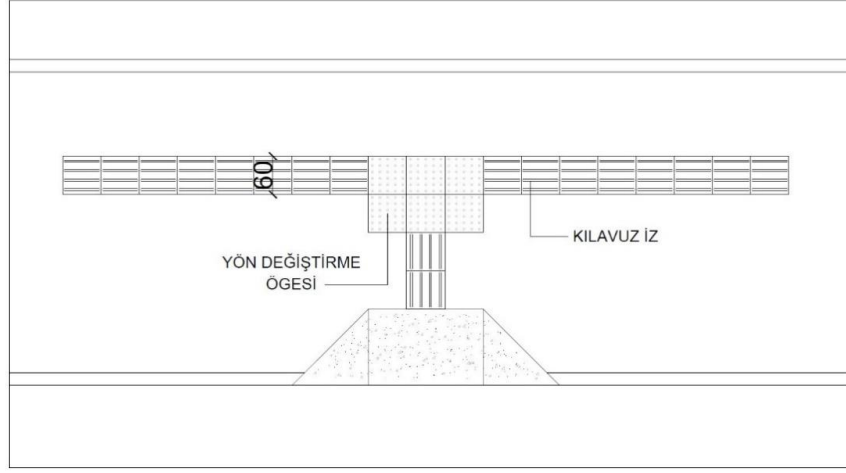


Şekil 10: Yaya kaldırım eğimi uygulamasına İstanbul’dan bir örnek.

Kaldırımların yüzeyleri kaymayı önleyici ve kolayca dolaşılabilen yüzeylerden olmalı ve rögar kapaklarının doğru yerleştirilmemesi gibi anî seviye farklılıkları olmamalıdır [56].

Görme engelli kullanıcıların bastonları ile kolaylıkla algılayabilmesi için duyumsanabilir (hissedilebilir) yüzeylerden oluşan kılavuz izlerin bulunması önemlidir.

Yaya yollarında inşa edilen bu kılavuz izler; bir hattın takibi sırasında, görme engelli yayaaların yönlenmesinin sağlanması için ve yaya geçitlerinin bulunduğu noktaları belirtmek amacıyla kullanılabilmektedir [53] (**Şekil 11**) (**Şekil 12**).



Şekil 11: Yaya geçidinin bulunduğu noktada kılavuz iz. Ölçüler cm'dir. (Öztürk ve Diğerleri, 2012'den uyarlanmıştır.)



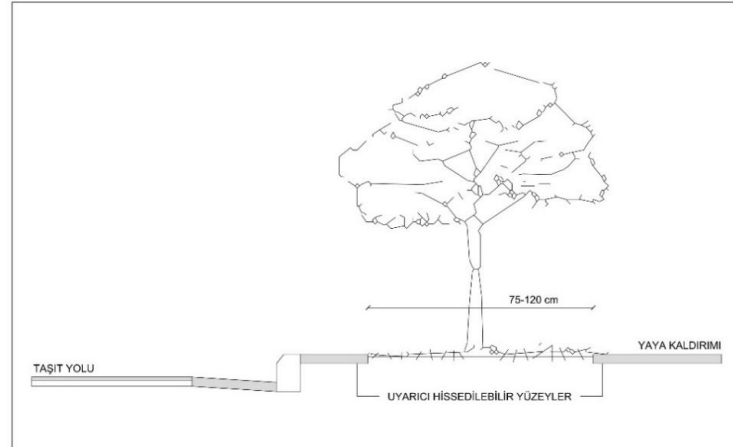
Şekil 12: Yaya geçidinin bulunduğu noktada kılavuz iz uygulamasına İstanbul'dan bir örnek.

Yaya kaldırımında görme engelliler için bulunan kılavuz izlerin tasarımında; basit şekilde yerleştirilmelerine, ana yaya hareketi ile paralel olacak şekilde konumlandırılmalarına, 60 cm olmasına ve rögar veya drenaj kanallarına gelmeyecek yerlere koymalarına dikkat edilmesi gerekmektedir. Ayrıca kılavuz izler bulunduğu yaya kaldırımından zıt renkte olmalıdır. Bu izler görme engellilerin hayatını kolaylaştırırken,

tekerlekli sandalye kullanıcılarına engel olacak şekilde yüksekte konumlandırılmamalıdır [53].

Yaya yollarının kenarında bulunan bordür taşlarının ölçülerinin TS 12576'ya göre bordür taşı yüksekliklerinin 0 veya +3 cm olması, taşların düzgün ve iyi pahlanmış olması, kaldırım ve bordür taşı üst seviyesi arasındaki yüksekliğin en az 3 cm, en fazla 15 cm olması gerekmektedir [53]. Bununla birlikte, yaya kaldırımlarında doğru eğimler verilerek drenaj kanalları oluşturulmalı ve kullanılan yüzeylerde bölgesel sular olmamalıdır [56].

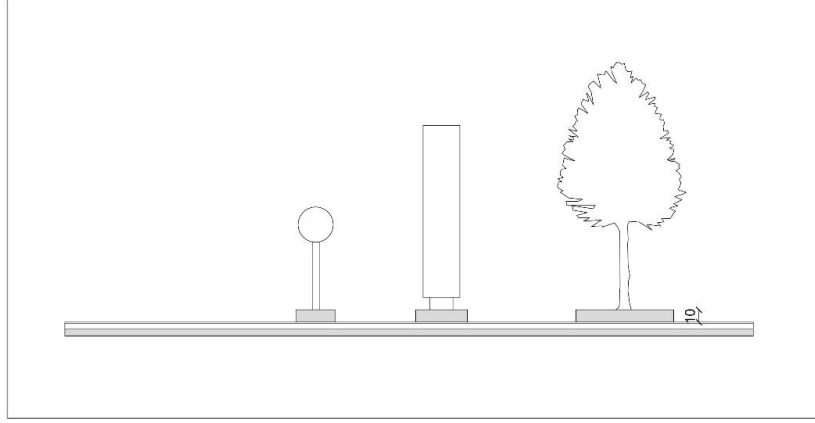
Yaya kaldırım kenarında kullanılacak olan ağaç, elektrik direği, trafik levhaları gibi kentsel ögeler, yaya kaldırımı ile taşıt yolu arasında bir şerit halinde ve tek bir hizada yerleştirilmesi ve en az 75 cm ile en çok 1,2 metre genişliğinde olmalıdır. Kullanılan ögelerin çevreleri uyarıcı duyumsanabilir yüzeyler ile çevrelenmelidir (**Şekil 13**). Mülkiyet sınırı ile kaldırım arasında kot farkı olması halinde korkuluk yapılmalıdır [56].



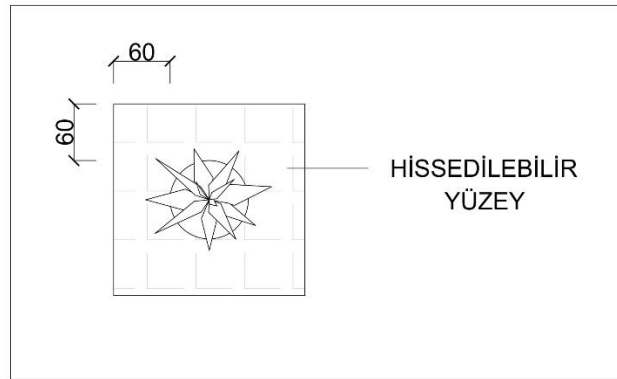
Şekil 13: Yaya kaldırımında ağaçlandırma (Kaplan ve Diğerleri, 2011'den uyarlanmıştır.)

Özellikle görme engelli bireylerin bastonları ile yürüdükleri güzergâhı fark edebilmeleri için, kullanılan kent mobilyaları veya ağaçlar 10 cm yükseklikteki bir

platform üzerine konumlandırılmalıdır (Şekil 14). Bununla birlikte ağaç ve bitki kasaları gibi kentsel tasarım elemanlarının bitiş noktasından itibaren 60 cm ile çevrelenmiş bir alanda doku farklılaşması oluşturmak adına duyumsanabilir yüzey oluşturulmalıdır [53] (Şekil 15).



Şekil 14: Kaldırımda bulunan donatıların yükseltilmesi (Öztürk ve Diğerleri, 2012'den uyarlanmıştır.)

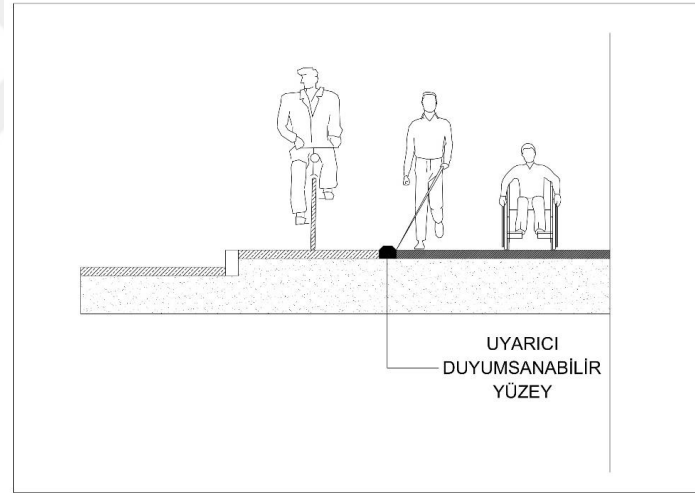


Şekil 15: Çevrelenmiş hissedilebilir yüzey. Ölçüler cm'dir. (Öztürk ve Diğerleri, 2012'den uyarlanmıştır.)

Yaya ve engelli dolaşımına engel olmayacak biçimde yer yer dinlenme için banklar konumlandırılmalıdır [56]. Görme engelliler açısından tehlike teşkil etmemesi

için kaldırım üzerlerine olabildiğince yer ızgarası konulmamalıdır. Eğır konmak zorundaysa yürüyüş gzerghına dik konumlandırılmalıdır.

Kaldırım üzerinde bir yapıım onarım işlemleri yapılıyorsa mutlaka tekerlekli sandalyenin geebileceğı kadar yer ayrılmalı ve tamirat alanlarında bulunan iskele vs. gibi geçici yapıların görme engellilerin fark edeceğı şekilde işaretlenmesi gerekmektedir [54]. Yaya kaldırımının yanında bir bisiklet yolu konumlandırılacak ise, bisiklet yolu ve yaya yolu arasında yolları ayrıştırmak için bitkisel ya da yapısal düzenlemeler yapılmalı bisiklet kullanıcısının yaya yolunu kullanması engellenmelidir. Bisiklet yolu ile yaya yolunun bitiştiğı kısımlarda görme engelliler için duyumsanabilir yüzey döşemesi bulunmalıdır [53] (**şekil 16**).

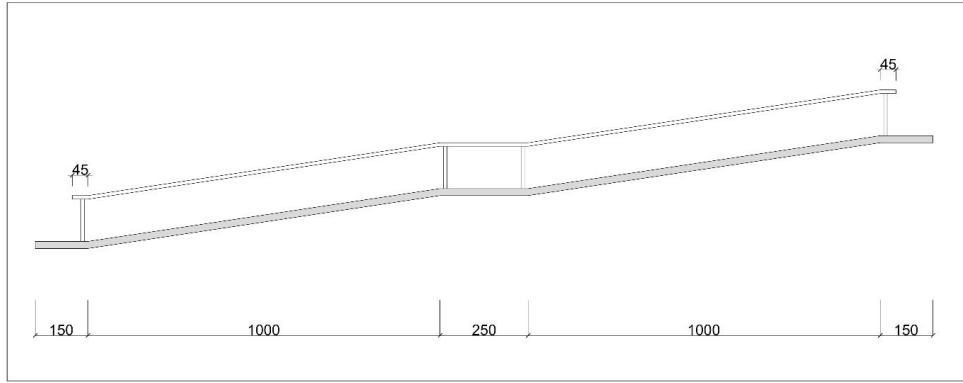


şekil 16: Bisiklet yolu ve yaya yolunun bitişik olduğı yerdeki uyarıcı duyumsanabilir yüzey (TS 12576, 1999’dan uyarlanmıştır.)

2.5.2.2. Rampalar ve merdivenler

Rampalar, tekerlekli sandalye kullanıcıları, görme engelliler ve bebek arabaları için ergonomik olma hedefi ile tasarlanmalıdır. Yükseklik farklılıklarını aşabilmek için uygun eğimler verilmelidir [56].

Rampa boyutları yükseklik farkına, rampa tipine ve kullanım yoğunluğuna göre farklılık göstermektedir. TS 12576'ya göre rampa tasarım ilkelerine ilişkin standartlar, iki tekerlekli sandalyenin iki yönlü geçişinin olabileceği noktalarda minimum net genişlik 1,8 metre olmalıdır. 10 metreden uzun rampalarda veya geçiş durumlarında en az 2,5 metre düz dinlenme alanları yapılmalıdır (Şekil 17). Manevra gerektiren rampalarda ise gerekli sahanlık alanı minimum 1,5 m x 1,5 m olmalıdır [56].



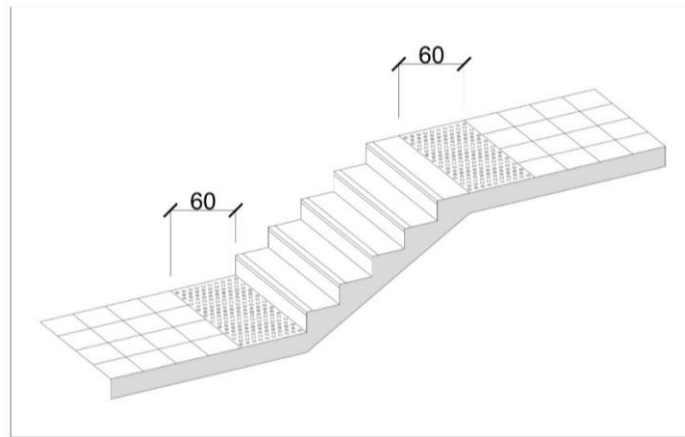
Şekil 17: 10 m'den uzun rampalarda dinlenme alanı. Ölçüler cm'dir. (TS 12576, 1999'dan uyarlanmıştır.)

Rampaların eğimleri kullanıcılar için büyük önem arz etmektedir. TS 12576'ya göre döşeme seviyesinden 2cm'den fazla bir kot farkı bulunuyorsa rampa düşünülmelidir. Uzunluğu 10 metreye kadar olan rampalarda yapılabilecek en fazla eğim %8 iken, 10 m'den uzun rampalarda en fazla %6 olmalıdır [53].

Rampaların yüzeylerine ilişkin koşullar ise TS 12576'ya göre görme engelliler için rampa başında ve sonunda 1,5 metre uzunluğunda düz ve farklı dokuda bir alan bulunmalıdır. Rampaların yüzeyleri sert, kaymaz, düzgün ve çok az pürüzlü bir malzemeden olmalıdır. Pürüzlülük yükseklikleri 2 cm'den fazla olmamalıdır [56]. Dış mekândaki rampalarda, rampa boyunca ve başlangıç ile bitimde 45 cm devam edecek şekilde küpeşte olmalıdır [56].

Engelliler için rampa farklı kotlar arası geçiş için önemlidir. Fakat zorunlu olarak merdiven yapılması gerekiyor ise her iki tarafında da küpeşte olmalıdır [53]. Yapılabilecek maksimum rıht yüksekliği 15 cm olmakla birlikte $2 \times \text{rıht yüksekliği} + 1 \times \text{Basamak genişliği} = 63 \text{ cm}$ formülü kullanılmalı ve TS 9111'e uygun olmalıdır [56]. Pürüzlü, kaymaz yüzeylerden oluşmalıdır. Basamak ve rıhtların renkleri farklı olmalıdır. Basamak uçlarında kaymaz şerit bulunmalı ve bu şeritler basamak yüzeyi ile hem yüz olacak şekilde takılıp düşmeyi önleyecek biçimde yapılmalıdır [56].

1,8 m'den fazla olan yükseklikleri çıkan merdivenlerde, 2 metrelik sahanlıklar olmalıdır. Merdiven yön değiştiriyor ise sahanlık en az 1,8 m x 1,8 m olmalıdır. Görme engelliler için merdiven başlangıcında ilk basamaktan hemen önce başlayan ve merdiven bitiminde ise bir basamak genişliği kadar boşluktan sonra duyumsanabilir yüzey yer almalıdır, duyumsanabilir yüzey en az 60 cm genişliğinde olmalıdır (Şekil 18) (Şekil 19). Küpeştelerdeki doku farklılığı ile merdiven başlangıç ve bitiminin hissedilebilir olması gerekmektedir [53].



Şekil 18: Merdiven başlangıç ve bitimi hissedilebilir yüzeyler. Ölçüler cm'dir. (Öztürk ve Diğerleri, 2012'den uyarlanmıştır.)



Şekil 19: Merdiven başlangıcında hissedilebilir yüzeylere ilişkin, İstanbul Gayrettepe Metro İstasyonundan bir örnek (Kılınçoğlu, 2023).

2.5.2.3. Yaya Geçitleri

Engellilerin yaya geçitlerini kullanırken herhangi bir engelle karşılaşmamaları ve yaya geçitlerinde hissedilebilir yüzeylerin olması gerekmektedir [53]. TS 12576'ya göre yaya geçitleri ile ilgili bazı ilkeler şunlardır: [56]

- Araç yolu ve kavşaklardaki yaya geçitleri, araç yolu seviyesine kadar her üç yönde % 8 eğimli rampa şeklinde yapılmalıdır.
- Kavşaklar dışındaki yaya geçitleri, sürücülerin yeterli uzaklıktan görebilecekleri noktalara yerleştirilmelidir.
- Yaya geçitlerinde engellilerin hareketlerini engelleyecek herhangi bir engel (çiçek saksıları, ilan panoları, aydınlatma veya elektrik direkleri vb.) konmamalıdır.
- Yaya geçitleri ayırt edilebilecek şekilde doğru aydınlatılmalıdır.
- Yaya geçitleri, zebra çizgiler (yer işareti) ile iyi belirtilmelidir.

Yaya geçitlerinde algılanabilirlik ve yönlendiricilik güvenlik açısından, özellikle görme engelliler için çok önemlidir [53]. TS 12576'ya göre yayaların ve engellilerin taşıt yolunda karşıdan karşıya geçmesi istenmeyen yerlerde, yaya geçitlerinin en az 15 m sağ ve sol tarafında yapılan metal yaya korkuluğu ile engelliler yönlendirilmelidir. Metal yaya korkuluğu yaya geçitlerinde kullanıldığında, yaya akımının yaya kaldırımındaki dağılımında fark olması halinde, akımın az olduğu tarafa yapılmayabilir. Metal yaya korkuluğu orta refjl yollarda sadece yaya geçitlerinin çevresinde ve geçidin her iki tarafında en az 15 m olarak yapılmalıdır [56].

Yaya geçitleri hemzemin ile yaya alt ve st geçitleri olarak gruplandırılır. Hemzemin geçitler ise ışık kontrollü, ışık kontrolsüz, butonlu, trafik adalı (refjl) geçitler olmak üzere dört gruba ayrılabilir [53]. Işıık kontrolsüz yaya geçidi yapılan yollarda, yaya geçidinden en az 20 m önce işareet olmalıdır. Yaya geçitlerini gösteren ikaz işareetleri ışıklı ya da fosforlu olmalıdır. Araç yolunun iki tarafı da kaldırımlı olmalıdır. Yaya geçidi uzaktan görünür ve aydınlık olmalıdır. Yaya geçitleri birbirlerinden en az 135 metre mesafede olmalıdır. Işıık kontrollü yaya geçitlerinde trafik lambaları görme engelliler için sesli, işitme engelliler için ışıklı ve figürlü olmalıdır. Butonlu yaya geitlerindeki trafik işareetleri engellilerin kullanabileceği şekilde renkli ve ışıklı olurken, en fazla 1,2 metre yükseklikte bulunan bir butona sahip olmalıdır. Trafik adalı (refjl) yaya geçitleri trafik gidiş yönünde 3 metre, yerine göre 4 metre ve genişliği yaya geçiş yönünde 2,5 metre ve yerine göre 1,6 metre yapılmalı ve daha az olmamalıdır. Trafik ada kenar taşları 15 cm yükseklikte olurken yayanın kullandığı yerlerde 3 cm olmalıdır. Tekerlekli sandalye kullanan engelliler için taşıt yoluna doğru 90 cm'lik %8 eğimli rampaya sahip olmalıdır. Koruyucu adalar için trafik işareti konmalı ve ışıklı uyarıcı levhalar olmalıdır. Görme engelliler için kaldırımın rampası ve koruyucu ada geçişleri araç yolundan farklı bir yüzeyde, hissedilebilir olmalıdır [56].

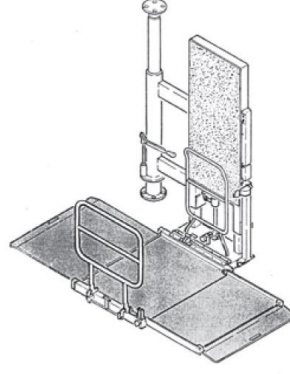
Engellilerin hareketlerinin kolaylaştırılabilmesi için yaya geçitleri düz olmalıdır. Bu yüzden hemzemin yaya geçitlerinin yapılamayacağı, yoğun trafikli araç yollarında engellilerin kullanabileceği yaya alt ve üst geçitleri yapılmalıdır. Yaya alt ve üst geçitlerinin TS 12576'ya göre özellikleri şunlardır:

- Alt ve üst geçitlerin yapılacağı çevre müsait ise merdiven yerine %8 eğimli rampa yapılmalıdır.
- Alt ve üst geçitlerde merdivenler dolaşımı zorlaştırdığı için, gerektiği halde tekerlekli sandalye kullanıcıları için asansör veya merdiven eğiminde hareket edebilen eğik asansör yapılmalıdır.
- Daha az enerji kaybı sebebiyle yayaların üst geçit yerine alt geçitleri tercih etmesinden dolayı, uygun ise üst geçit yerine alt geçit tercih edilmelidir.
- Alt geçitlerde geçit girişleri, yayalar ve özellikle engelliler için güvenli ve görülebilir olmalıdır. Geçit içleri yeterli genişlikte ve aydınlatılmış olmalıdır.
- Yaya geçitlerinde erişim mümkün olduğunca en kısa şekilde yapılmalı, uzun ve dolaşma gerektiren rampa ve merdivenlerden kaçınılmalıdır.
- Rampalı ya da merdivenli yaya geçitleri, araç yoluna dik olacak şekilde yapılmalıdır.
- Merdivenler dik ve kavisli olmamalı, rahat ve güvenli olmalıdır. Merdivenlerin iki tarafında küpeşte olmalı ve aralarda dinlenme platformları olmalıdır. Basamaklar kaygan olmamalı ve uçlarında kaymayı önleyici koruyucu malzeme basamak yüzeyi ile düz olacak şekilde monte edilmelidir.
- Alt ve üst geçitlerde rampa eğimi %8'i geçmemelidir.
- Kullanımı yoğun olan yaya geçitlerinde yayaların gidiş-geliş yönleri, rampa ve merdivenlere yayaların geçişini engellemeyecek şekilde uygun engellerle bölünmelidir.

- Geçitlerde kullanılan kaplama malzemeleri kaymaz ve dayanıklı olmalıdır.
- Şehir merkezleri gibi yoğun olabilecek noktalarda yaya alt ve üst geçitlerinde iki yönlü yürüyen merdiven yapılmalıdır. Ayrıca dikey veya eğik asansör ve gerekli yer ve eğim var ise yürüyen bant yapılmalıdır. Yürüyen bant eğimi $\geq 4^\circ$ ile $\leq 15^\circ$ arasında olmalıdır.
- Yaya alt/üst geçitlerinde tekerlekli sandalyeli özürllüler için her hangi bir tesis yapılmamışsa, bu geçitleri tekerlekli sandalyeli özürler hariç diğer özürllülerin kullanabileceğini belirten özürllü işaretli bir levha kullanılmalıdır [56].

2.5.2.4. Toplu taşıma hizmetleri

Toplu taşıma hizmetleri, tüm kullanıcıları için erişilebilir nitelikte olmalıdır. Tüm toplu taşıma araçları ve şehir içi servis araçları engellilerin rahatlıkla kullanabilecekleri ve erişebilecekleri biçimde donatılmalı, araç ile durak veya kaldırım yüzeyleri arasındaki kot farklılıklarının giderilmesi gerekmektedir [53]. Otobüslerde tekerlekli sandalye kullanıcıları için, diğer yolcuların iniş ve binışlerine etki etmeyecek konumda bir yer ayrılmalıdır. Duraklarda kapıların açılması için kullanılan düğmelerin, otobüs iç tabanından 0,9 m- 1,2 m arası yükseklikte olmalı ve Braille alfabesi ile açıklaması yer almalıdır [53]. Otobüs kapıları en az 90 cm genişlikte olmalıdır. Düşük tabanlı basamak kullanılmalı ve kaymaz malzemedен olmalıdır. Tutunma çubuğu bulunmalı ve taşınabilir rampa ya da kapıya monte edilmiş hidrolik kaldıraç bulunmalıdır [53] (**Şekil 20**).



Şekil 20: Otobüs kapısına monte edilebilen hidrolik kaldırmaç (ÖZİDA, 2008)

Otobüsleri tekerlekli sandalye kullanan engellilerin kullanabilmesi için, otobüslerde rampa bulunması gerekmektedir. Bu rampalar üç tür olarak incelenebilir:

- El kontrollü taşınabilir rampa; otobüs içinde taşınır ve gerektiğinde istenilen konuma getirilip kullanılır (Şekil 21).
- El kontrollü katlanabilir rampa; katlanabilir formda olup, herhangi bir kişi tarafından açılarak kullanılabilir hale getirilir (Şekil 22).
- Elektrikli rampa; eğimi ve yüksekliği konuma göre ayarlanırken elektrik ile çalışır (Şekil 23).



Şekil 21: El kontrollü taşınabilir rampa (ÖZİDA, 2008)



Şekil 22: El kontrollü katlanabilir rampa (ÖZİDA, 2008)



Şekil 23: Elektrikli rampa (ÖZİDA, 2008)

Herkes için Ulaşılabilirliğin İyileştirilmesi: Örnek Uygulama Rehberi'ne göre toplu taşıma araçlarına ulaşılabilirliğin sağlanması için engel türüne göre yapılması gereken düzenlemeler aşağıda belirtilmiştir [54].

Görme Engeli Olan Kişiler için;

- Basamak kenarlarında sarı ve siyah zikzaklı işaretlemeler,
- Zıt renkli tutunma destekleri ve zil düğmeleri,
- Bulundukları veya varacakları istasyon ile ilgili sesli duyurular ve anonslar,
- Otobüs duraklarında gidilecek yerleri ve onların numaralarını belirten sesli uyarılar,
- İlk koltuğun yanında rehber köpek için yeterli boş alan olmalıdır.

İşitme Engeli Olan Kişiler için;

- ‘Duracak’ gibi görsel uyarılar,
- Bir sonraki istasyon adını gösteren görseller olmalıdır.

Yürüyebilen Engelliler için;

- İç basamak yükseklikleri 12 cm ile 20 cm arasında ve basamakların hepsi eşit yükseklikte (+/- 10mm) olmalı,
- Koltuklar arasındaki geçiş mesafesi; koltuk yüksekliği 90 cm ise en az 45 cm (COLITRAH tarafından tercihen 55 cm önerilmektedir), koltuk yüksekliği 140 cm ise en az 55 cm olmalı,
- Tutamaklar ve tutunma destekleri arasındaki mesafe en fazla 1,05 m (COLITRAH tarafından minimum 1 m önerilmektedir) olmalı,
- Zil düğmeleri, oturan yolcunun kalkmadan erişebileceği bir noktada olmalı,
- En az 65 cm genişlikte boş alana sahip ön koltuklar yapılmalıdır. Bu koltuklar hareket güçlüğü çeken yolcuların bacaklarını uzatarak oturmasına ve kolay iniş – biniş yapmalarına olanak sağlamalıdır.

Tekerlekli Sandalye Kullanan Kişiler için ise;

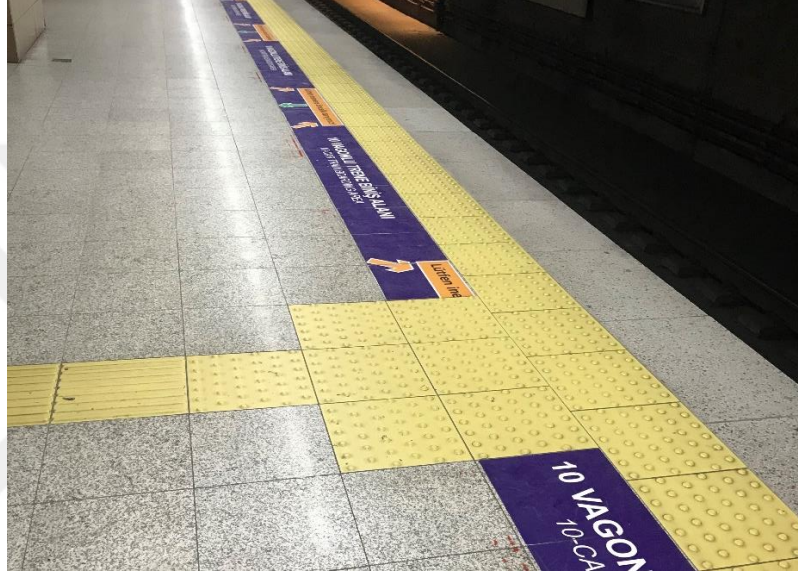
- Girişten tekerlekli sandalye için ayrılmış alana kadar, asgari 75 cm, tercihen 80 cm ya da daha fazla geçiş genişliği olmalı,
- Açıkça belirtilmiş, engelsiz bir zeminde manevra için yeterli ve en az 130 cm x 75 cm olan bir tekerlekli sandalye alanı bulunmalı,
- Tekerlekli sandalye kullanan yolcunun, otobüsün gidiş yönünün tersine oturması daha güvenlidir. Tekerlekli sandalyeli yolcunun dayanabileceği, yüksekliği 35 cm’den 140 cm’ye kadar olan bir yüzey olmalı,

- Koltuk boşluğunun bir tarafında yaklaşık 90 cm yüksekliğinde yatay, açılıp kapanabilen bir kol destek yeri olmalı ve zil düğmesi kolay erişilebilir bir noktada bulunmalıdır.

Genel olarak her kullanıcı için kaymaz malzeme ile kaplanmış bir zemin olmalı, bütün giriş ve çıkışlar iyi aydınlatılmış olmalı ve gerekli yerlerde bulunması gereken tutamaklar sabitlenmiş bir şekilde olmalıdır [54]. Bekleme, aktarma, indirme-bindirme yerleri engellilerin, erişilmesi gereken yerlere en kısa, rahat, güvenli olarak otobüs, özel / ticarî vasıta ve raylı taşıma araçları ile gitmeleri sağlanmalıdır. Duraklar, engelliler dâhil herkesin kullanabileceği şekilde düzenlenmelidir. Engellilerin duraklara engelsiz bir biçimde ve bağımsız olarak erişebilmeleri gerekmektedir. Durakların yerleri basit, kolay, anlaşılabilir ve belli bir uzaklıktan görülebilir olmalıdır. Duraklardaki ilân, reklâm ve bilgilendirme tabelâları keskin kenarlı ve sivri köşeli olmamalıdır [56].

Otobüs durakları engellilerin de kullanılabileceği şekilde tasarlanmalıdır. Merdivenli otobüslerin içindeki dolaşım alanları geniş ve asansörlü giriş - çıkışa sahip olmalıdır. Engellilerin, duraklarda otobüse kolay iniş-biniş yapabilmeleri için, durak kısmı, araç yolundan 20 cm rampa ile yükseltilmeli ve 30 cm döşemeye sahip olan otobüse rahat geçit sağlanmalıdır. Duraklarda engelliler için oturma bankları, tekerlekli sandalye konulabilecek bir alan bulunmalı ve bu alan dış etkilere karşı korumalı olmalıdır. Otobüs duraklarında toplu taşıma araçları dışındaki araçların durma ve park etmeleri, taşıt yolu sathında düşey ve kaplama üstü işaretlerle yasaklandığı belirtilmelidir. Otobüs duraklarında, durak boyunca bisiklet yolu, araç yoluna çıkmadan durak arkasından durağa 2 m²'lik mesafe bırakılacak şekilde konumlanmalıdır. Engelli ve yaya için bisiklet yoluna, yaya kaldırımından duraklara geçişte dikkat ve yaya geçiş işaretleri konmalıdır [56].

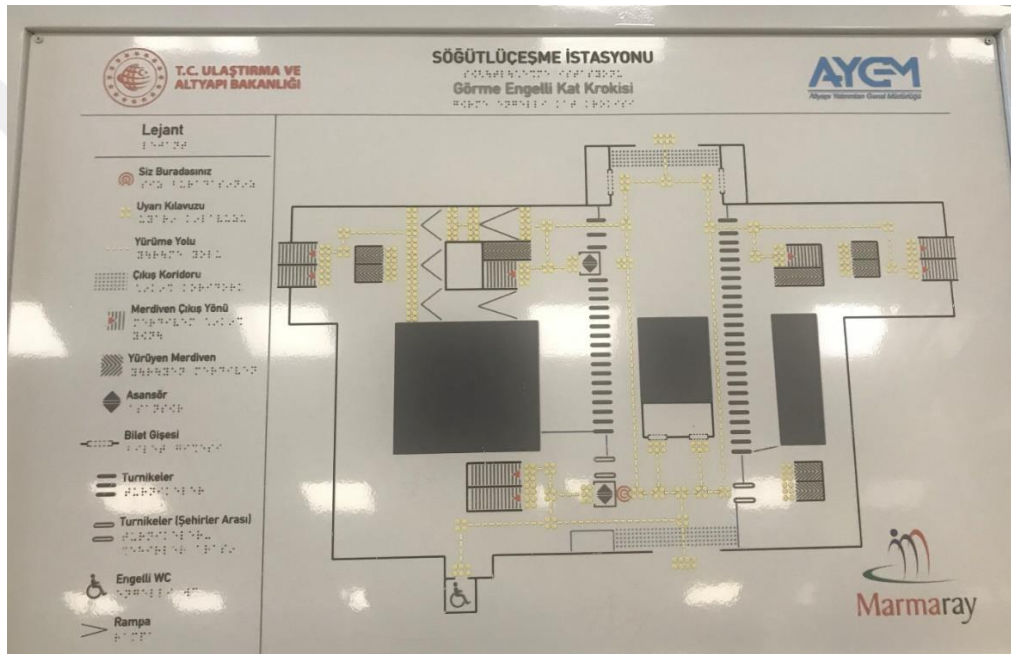
Özellikle İstanbul’da son yıllarda uygulanmış metro durakları gözlemlendiğinde, gerek metro duraklarının çevresinde, gerekse metroların kullanıldığı peronlarda engellilere yönelik düzenlemelerin, bilhassa görme engellilere yönelik düzenlenen hissedilebilir yüzeylerin kentin hemen her noktasında yaygın bir biçimde yapılmaya çalışıldığı söylenebilir (**Şekil 24**). Fakat, metro duraklarının aksine otobüs duraklarında bu uygulamaya daha az rastlanmaktadır.



Şekil 24: Metro duraklarında kılavuz iz uygulaması, İstanbul Gayrettepe Metro İstasyonundan bir örnek (Kılınçoğlu, 2023).

Araç yolları kapsamında ise; engelliler için araca inme ve binme yerleri yapılmalı ve yeterli sayıda olmalıdır. Bu noktalarda engelliler için standart uyarı trafik işareti levhaları kullanılmalıdır. Ayrıca, yaya yolu rampası ve yol seviyesinde çıkış yeri yapılmalıdır [56]. Taksi duraklarında, şehir merkezlerinin gerekli yerlerinde engellilerin inme/binmeleri için yer ayrılmalı ve bu alanlarda yaya yolu ve araç yolu kenar kotu ile aynı kotta olmalıdır [56].

Tramvay, metro ve tren durakları belli bir mesafeden görülebilir olmalıdır. Engellilerin bu toplu taşıma araçlarına engelsiz, bağımsız olarak, başkalarına ihtiyaç duymadan inip/ binmeleri için vagon kapısı ile plâtfom aynı kotta bulunmalı veya otomatik rampalı girişler olmalıdır. Giriş / çıkış satıhlarında kaymaz, düzgün döşeme kaplamaları kullanılmalıdır [56]. Ayrıca Öztürk ve Diğerleri'ne göre ise görme engelliler için kılavuz iz düzenlemesi yapılmalıdır. İstasyon ve terminallerde görme ve işitme engelliler için bilgi noktası ve sesli uyarılar bulunmalıdır [53] (Şekil 25).



Şekil 25: Söğütlüçeşme İstasyonu Görme Engelli Kat Krokisi (Kılınçoğlu, 2023)

İstasyon, terminal ve iskele gibi toplu taşıma tesislerinde bulunan bilet satış alanlarının aşağıdaki özelliklerde olmaları gerekmektedir:

- Tekerlekli sandalye kullanıcıları ve kısa boylu bireyler için 75- 85 cm yükseklikte ayrı bir banko bulundurulmalı veya bilet gişelerinden bazıları kısalabilen gişe bankosuna sahip olmalıdır.

- Tekerlekli sandalye kullanıcılarının bankodan biletlerini alabilmeleri için gişenin altında yeterli boşluk bırakılmalıdır.
- Bilet satış görevlisi ile bilet alan arasında güvenlik penceresinin bulunduğu yerlerde engellilerin erişebileceği nitelikte ayrı bir görüşme bölümü bulunmalıdır.
- Ayakta durmakta güçlük çeken yolcuların destek alabilmeleri için tırabzan veya tutunma çubukları bulunmalıdır.
- Gişe üstü aydınlatmalar 250 lüks aydınlatma düzeyinde olmalıdır [53].

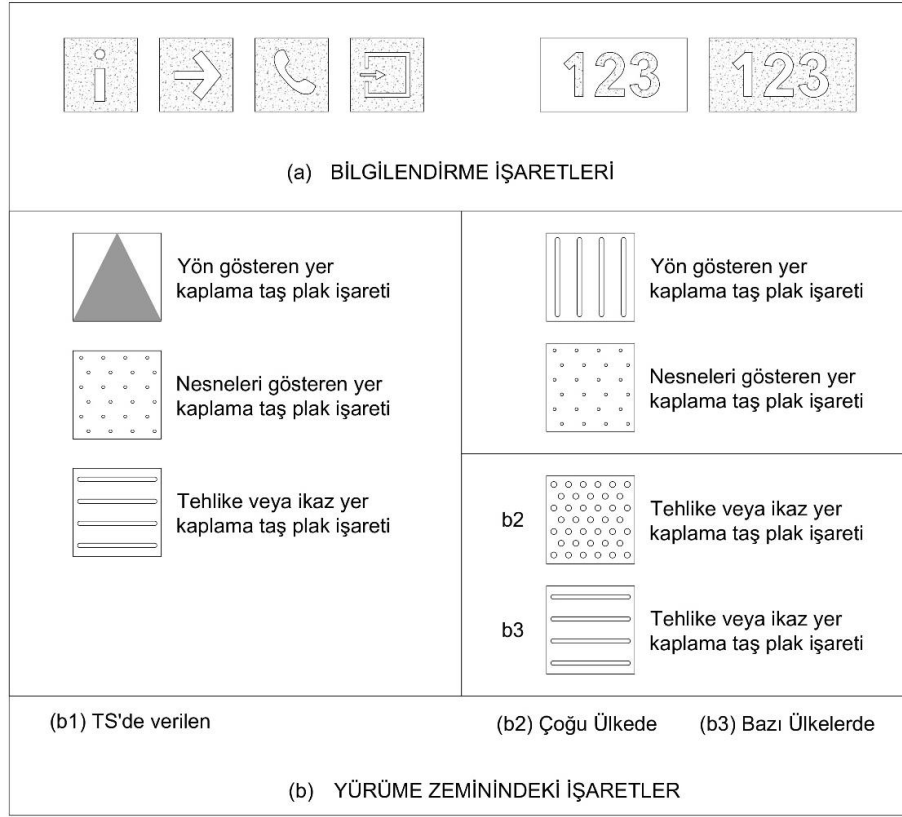
2.5.2.5. Bilgilendirme, işaretleme

Engelli bireyleri yönlendirmek amacı ile kullanılacak donanımlar bilgilendirme ve işaretlendirme kapsamında; kaldırım, yaya geçidi, bina giriş-çıkışı, toplu taşıma indibindi alanları, merdivenler gibi yatay ve yanal düzlemlerde yer almalıdır. Ayrıca duvar, pano, direk gibi düşey düzlemlerde de bulunmalıdır. Bu donanımlar, TS 12576 standartları dikkate alınarak yapılmalıdır [53].

Şehir içindeki yollarda, kavşaklarda, kavşaklar arası yaya geçitlerindeki tehlike, uyarı, bilgi, vb. amaçlı işaretlemeler Karayolları Standard Trafik işaretlerine göre uygun olacak şekilde, anlaşılır ve okunaklı bir biçimde yapılmalıdır. Ayrıca bu noktalara görme engelliler için ses ilavesi yapılmalıdır. Bu işaretlemeler, basit ve anlaşılır, zemin ile zıt renkte, yeterli seviyede aydınlatılmış, güvenlik için yeşil/beyaz renkte, tehlike riski için sarı/siyah renkte, yasaklama veya acil için kırmızı/beyaz renkte, bilgilendirme için mavi/beyaz renkte olmalıdır. Engelliler için uluslararası engelli işaretleri kullanılmalıdır [53].

Yaya kaldırımındaki düşey işaret direk ve levhaları engellileri engellememeli, direkdeki işaretler görülebilir, duyulabilir, dokunulabilir ve yönlendirici yapılmalıdır.

Yazı ve semboller okunaklı, kabartmalı ve anlaşılır olmalıdır. Semboller göz seviyesinde bulunmalıdır [56] (**Şekil 26**).

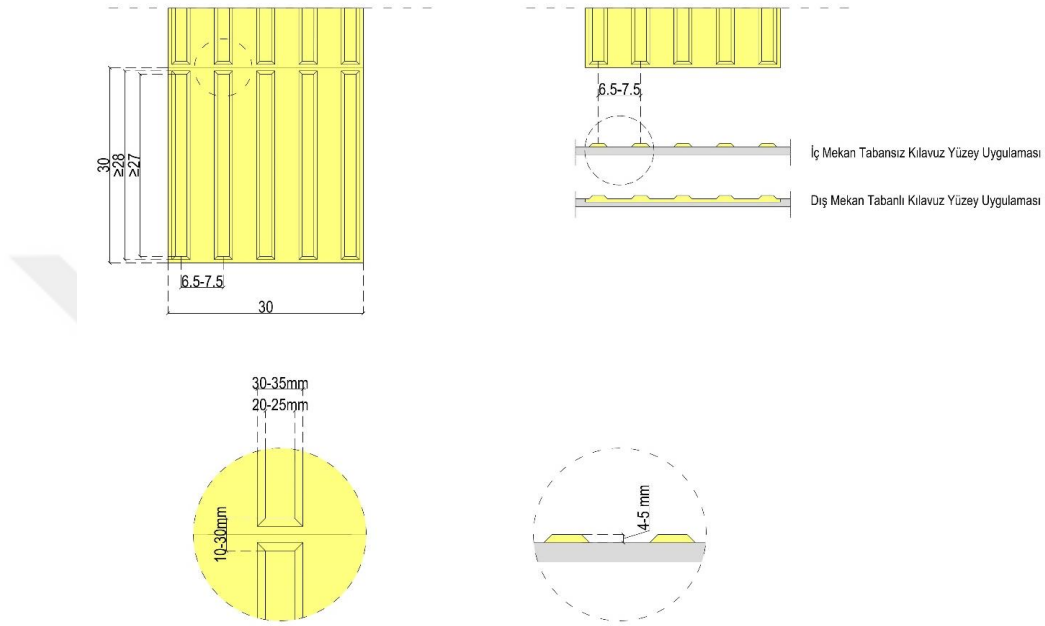


Şekil 26: Kabartmalı harf, sayı, şekil, zeminde ok, doku değişimi (Kaplan ve Diğerleri, 2011'den uyarlanmıştır.)

Görme engelliler için kullanılan bilgilendirme ve işaretlerinin dokunarak hissedilmesi gerekmektedir. Bu işaretlerde kabartma harfler ve sayılar bulunmalıdır. İşitme engeli olanlar için bilgiler sesli olmalıdır. Yerde hissedilebilir yürüme şeritleri ve oklar bulunmalıdır [56]. Toplu taşıma duraklarında bilgilendirme panoları ve işaretler bulunmalıdır. Bu işaretler, durağın hangi toplu taşıma araçlarına ait olduğunu, araç güzergâh numaraları ve durak adını kapsamalıdır. Bu işaretler okunaklı ve ışıklı olmalıdır. Bilgilendirme panosu göz hizasında ve dokunsal olmalıdır [53].

2.5.2.6. Hissedilebilir yüzeyler

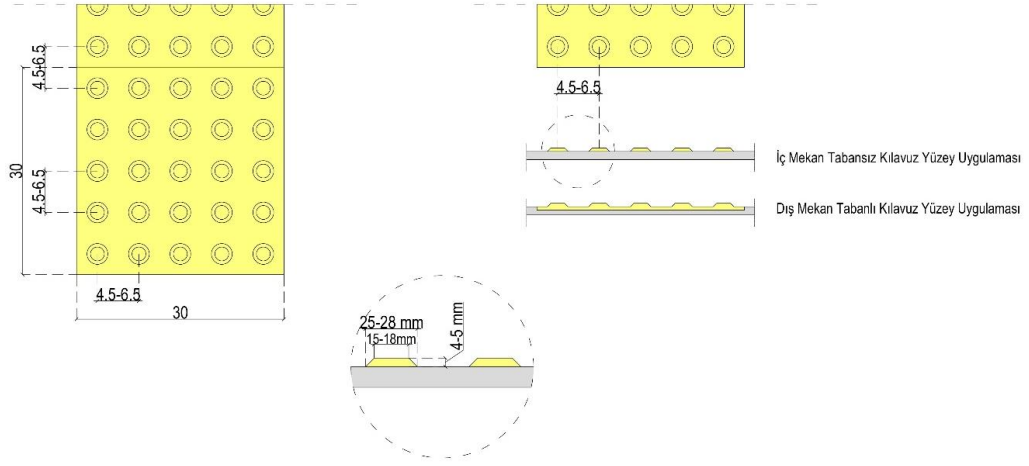
Türkiye’de kullanılan hissedilebilir yüzeyler, kılavuz yüzey ve uyarıcı yüzey olarak ikiye ayrılır. Kılavuz yüzey, yönlendirme sağlamak amacıyla bir başlangıç noktası ve yürüyüş doğrultusu boyunca kullanılır [57] (Şekil 27).



Şekil 27: Kılavuz Yüzey. Ölçüler cm’dir. (Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler

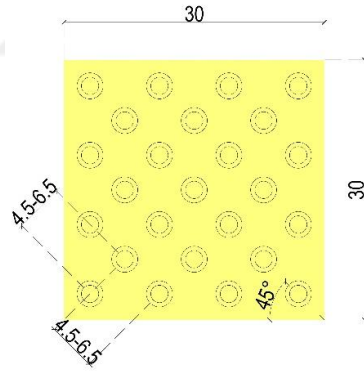
Bakanlığı, 2020’den uyarlanmıştır.)

Uyarıcı yüzey ise bir karar noktasında dikkat çekmek için kullanılır. Kot farkı bulunan noktalarda, yön değiştirmek gereken noktalarda, girişlerde, çıkışlarda, tehlike arz edebilecek konumlarda, uyarma amacıyla kullanılmalıdır [57] (Şekil 28).



Şekil 28: Uyarıcı Yüzey. Ölçüler cm'dir. (Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, 2020'den uyarlanmıştır.)

Uyarıcı yüzeylerin şaşırtmalı dizilimli türü raylı sistem peronlarına uygulanmalıdır [57] (Şekil 29).



Şekil 29: Şaşırtmalı Uyarıcı Yüzey. Ölçüler cm'dir. (Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, 2020'den uyarlanmıştır.)

İstanbul raylı sistem peronlarındaki şaşırtmalı dizilimli uyarıcı yüzey uygulamasının, ray kenarlarında kimi zaman Bakanlığın yasal düzenlemesine uygun bir şekilde şaşırtmalı dizilimli olarak uygulandığı, kimi zaman da şaşırtmalı olmayan

biçimdeki uyarıcı yüzeylerin uygulandığı çalışmalar araştırmacı tarafından gözlemlenmiştir. (Şekil 30) (Şekil 31).



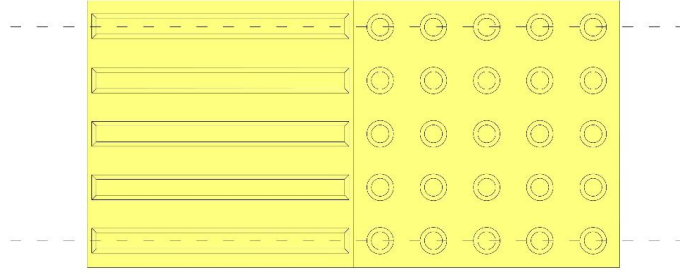
Şekil 30: Raylı sistem peronu şaşırtmalı dizilimli uyarıcı yüzey uygulamasına İstanbul Yenikapı Marmaray İstasyonundan bir örnek (Kılınçoğlu, 2023).



Şekil 31: Raylı sistem peronu şaşırtmalı dizilimli olmayan uyarıcı yüzey uygulamasına İstanbul Gayrettepe Metro İstasyonundan bir örnek (Kılınçoğlu, 2023).

Hissedilebilir yüzeyler uygulanırken, açık alanlarda suni ya da doğal taş, beton, seramik gibi malzemeler kullanılmalıdır. Kullanılan profillerin bulunduğu taban ile

çevresindeki döşemenin yüzeyi hem yüz olmalıdır. Hissedilebilir yüzeyler yapılırken en kısa rota seçilmeli ve malzeme çeşitlilik göstermemelidir [57]. Kılavuz yüzey ve uyarıcı yüzeyin birleşim noktalarında, çubuk eksenleri ile yarımkürelerin merkezleri aynı hizada olmamalıdır [58] (**Şekil 32**).



Şekil 32: Kılavuz Yüzey ve Uyarıcı Yüzey Eksenleri. (Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, 2020'den uyarlanmıştır.)

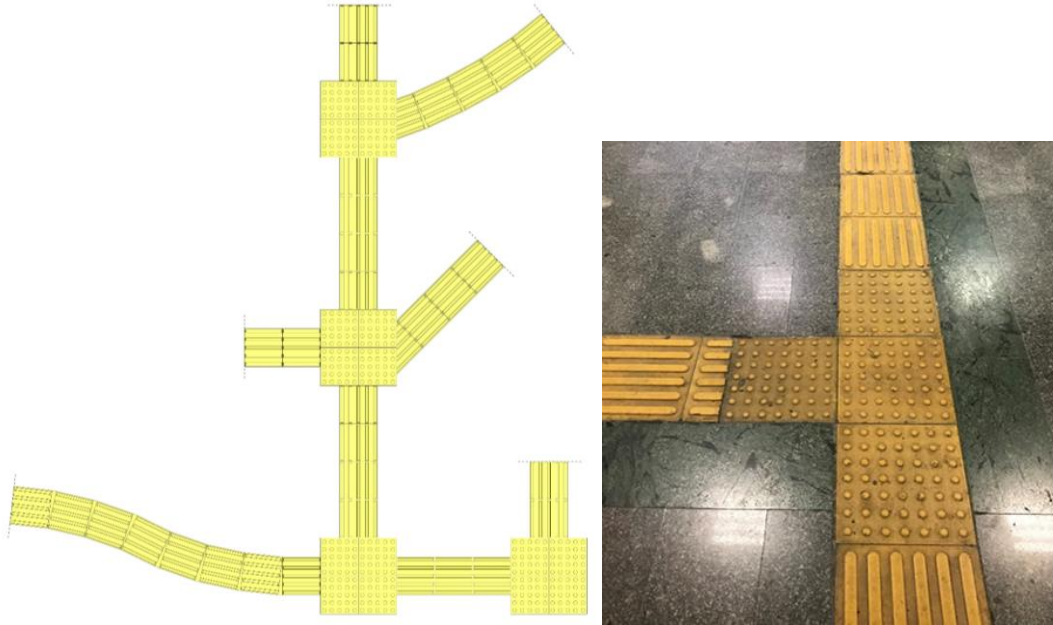
Zeminde bulunan hissedebilir yüzeylerin kabartmalı dokusunun görme engellilerin ayakkabı ve bastonları ile algılayabilecekleri yükseklikte ve biçimde olması gerekmektedir. Fakat diğer yaya kullanıcılarına ve tekerlekli sandalyeli kullanıcılarına sorun çıkarmaması gerekmektedir. Bu hissedilebilir yüzeylerin; kaldırımlar, yürüme yolları, yaya geçitleri, merdiven ve rampalar, terminal ve istasyonlar, duraklar, bina ve bahçe girişleri, parklar ve daha birçok kamusal alanda bulunması gerekir. Duyumsanabilir yüzeylerin malzeme ve boyutları, döşeme kuralları ülkeden ülkeye farklılık gösterebilmektedir [53].

Kılavuz çizgilerin genişliği TS 12576 tarafından en az 50 cm önerilirken BM tarafından 60 cm önerilmektedir [53]. Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı'nın yayınladığı Erişilebilirlik Kılavuzu'na göre (2020) ise kılavuz çizgilerin genişliği 30 cm - 60cm aralığında olmalıdır. Kılavuz iz veya sarı çizgi olarak ifade edilen hissedilebilir yüzeyler karolar ile düzenlenir [57] (**Şekil 33**).



Şekil 33: Karolar ile düzenlenmiş hissedilebilir yüzeyler uygulamasına İstanbul Gayrettepe Metro İstasyonundan bir örnek (Kılınçoğlu, 2023).

Yön değiştirmek gereken noktalarda kullanılan kılavuz çizgiler ülkelere göre farklılık göstermektedirler. Ülkemizdeki yön değiştirme çalışmaları ve uygulaması **Şekil 34**'de gösterilmiştir [57].



Şekil 34: Yön Değiştirme Çalışmaları - solda; (Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, 2020'den uyarlanmıştır.), Yön Değiştirme Uygulamaları, İstanbul Gayrettepe Metro İstasyonu (Kılınçoğlu, 2023) -sağda.

Meydan ve geniş yaya kaldırımları gibi alanlarda görme engellileri yönlendirebilmek için kılavuz yol yapılmalıdır. Bu kılavuz yolun en az 50 cm genişliğinde ve diğer zeminlerden farklı bir dokuda, baston ile algılanacak şekilde olması gerekmektedir. Derz aralıkları yürümeyi engelleyici şekilde olmamalıdır. Döşenen plaklar arasında kot farkı 0.5 cm'den fazla olmamalıdır [56]. Ayrıca kavşaklarda görme engelli yayaların yanlış hareket etmelerini engelleyici ve yönlendirici bir biçimde 90 cm yüksekliğinde bariyerler bulunmalıdır [53].



3. BÖLÜM

METROPOL BİR KENT OLARAK İSTANBUL'DA GÖRME ENGELLİLERİN ALGISI

Kent nedir? Ortaya nasıl çıkmıştır? Kentin fiziksel ve sosyal yapısını ortaya çıkaran süreçler nelerdir? Mumford, bu denli çok boyutlu etkilerin altında gelişen ve değişen kent olgusunun süreç içinde büründüğü görünümünün hepsini içine alan, geçirdiği dönüşümleri karşılayan bir tanım yapmanın mümkün olmadığını ifade eder. Mumford'a göre, kentin geçmişinin büyük bir bölümü karanlıktadır ve gelecekte de nasıl olacağını kestirmek oldukça zordur. İleri de yok mu olacak, yoksa dünya devasa bir kente mi dönüşecek? Yıllar içinde insanların arzu ve ihtiyaçlarına göre şekillenen kenti, insanın gelişimini olumlu yönde etkileyecek şekilde daha ileriye taşıyacak yeni bir tür olarak kurmak mümkün müdür? Kente ve kentin kullanıcısı olan bireye dair bir araştırma yapabilmek ve kentin geleceği ile ilgili bir adım atabilmek için kentin tarihsel evrelerini incelemek zorunlu bir koşuldur [59].

Kenti postmodern bir bakış açısıyla irdeleyen Harvey'e göre ise, kent, sokakları, binaları ve insanları ile karmaşık bir manzara içerir. Bu manzaraya bakıldığında kentte yaşayan bireyler, kentte yer alan kavramlar ve olaylar, kentteki deneyimlere ilişkin teorilerle doludur. Bu kent manzarasını seyretmek, zihinde kent hakkında tecrübeyi ve deneyimi aktarır [60].

Mumford ise, kentin oluşurken, köyün eski unsurlarını alarak karmaşık ve değişken bir hale büründüğünü, bu dönüşümlere ve gelişmelere göre yeniden

düzenlendiğini, kentin gelişimi sürecinde insan yeteneklerinin birçok yönden gelişmesine katkıda bulunduğunu ifade etmektedir. İnsan gücü seferberliği, uzak mesafe taşımacılığı, uzak mesafelerle kurulan iletişim, inşaat alanındaki gelişmeler, gibi pek çok alan, insanı geliştirmiştir [59]. Kent, sanayileşmeden önce var olmuştur. Kentlerdeki en seçkin yapıtlar, sanayileşmeden öncesinde yapılmıştır. Doğu şehri, antik şehir, orta çağ şehri sanayileşmeden önce görülür. Doğu şehri ve antik şehir politiktir fakat orta çağ şehri ticaret ve zanaatkarlık şehridir. Sanayileşmenin başladığı dönemlerde kent zaten güçlü bir gerçekliğe sahiptir. Kent merkezlerinde bulunan antik şehirlerin yok oluşundan kalma alanlarda seyahat eden tüccarlar bu kalıntılarda faaliyete geçerek ticaret yapmışlardır. Bu durum zanaatkarlığın gelişmesine neden olurken, kentler sadece zenginliklerin değil bilginin, tekniğin ve sanatın biriktiği toplumsal ve politik yaşam merkezleri haline gelmiştir [61].

Bununla birlikte Mumford'a göre kent, uygarlığı aktaran, minimum alandan maksimum yararlanmayı sağlayan, büyüyen toplumun değişen ihtiyaçlarına cevap veren, karmaşıklaşan toplum biçimlerine yaşam alanı sunan bir yapı olarak betimlenebilir. Kent, bu anlamda bir yapıt, maddi bir üründen ziyade bir sanat eseri olarak da nitelendirilebilir. Bir nesne üretimi, daha çok insanların üretimidir [59]. Lefebvre'ye göre ise kentin bir tarihi vardır. Kent, tarihsel koşullar içinde bu eseri gerçekleştiren insan ve grupların bir yapıtıdır. Nasıl ki uygarlıkların, sanatların, kültürlerin eserleri olmuşsa veya maddi malların, nesnelerin üretimi olmuşsa, kentlerin de üretimi olmuştur. Kent bir nesnedir; fakat kullanılabilir araçsal bir nesne değildir. Onun nesnelliği bireylerin ve grupların sonradan dönüştürdükleri anlatım dilinin nesnelliğine benzer. Kent, tarihsel ve toplumsal durumların bir yapıtı olarak kabul edilirse eylemler ve sonuçlar, gruplar ve onların ürünleri iyi ayırt edilebilir. Ama yine de hiçbirini birbirinden ayıramaz. Şeyler yoksa veya

malzeme yoksa bir gerçeklik ya da bir alan yoksa bir bölge ve çevresi yoksa o şey yapıt olamaz [61].

Kentlerde savunma amaçlı yapılan surlar içindeki emniyet duygusu ve birlik beraberliğin yanında karşıt kutbu da yaratır. Komşu kentlerin varlığı rekabet duygusunu uyandırır. Fakat kent kapısı sadece kentleri ayıran, açılıp kapanan bir olgu olmaktan ziyade ‘iki dünyanın buluşma yeri’ olarak nitelendirilebilir. Bu nedenle Mumford’a göre, kent kapılarında, depolar, hanlar, meyhaneler bulunur, yakınında zanaatçılar ve tüccarlar yer alırdı. Ortaçağ’da ise kentler düzensiz yerleşimlere sahiptir kent evleri bir cadde boyunca sıralanan evler yerine, çeşitli meslek grupları ya da kurum binaları kendi kendine yeten mahalleler veya adalar meydana getiriyorlardı. Bu adaların çevresinde ve içinde oluşan gidiş geliş yolları ada sakinlerinin ayak izleriydi. Ortaçağ kentlisi, kış mevsiminin etkilerinden korunabilmek için dar sokaklar oluşturmuşlar ve böylece kışın dışarıda daha rahat dolaşmışlardır. Yükseklik, yapı malzemesi, pencere ve kapı açılım yönleri gibi birçok çeşitlemeler her sokağa veya caddeye kendi özelliğini katmaktaydı. Büyüyen ve kalabalıklaşan kentler surlarını yıkıp sınırlarını genişleterek yer kazanmışlardır. Çoğu Ortaçağ kentindeki dairesel caddelerin iz olarak kalması büyüme dönemlerine ait kanıtlardır. Fakat yine de kentin büyümesini doğal ve toplumsal koşullar engellemekteydi. Su tedariki veya yiyecek üretiminin sınırlı oluşu gibi durumlar neden olmaktaydı. Bu durumda kentin hemen yakınında, ama bağımsız ve kendi içinde ihtiyaçlarını karşılayabilen yeni topluluklar ortaya çıkmaya başlamıştır. Küçük kent modellerinde bir yandan da yaya ihtiyaçları ön plandaydı. Ticari ihtiyaçlar gibi durumlar için bacaklarını kullanan herkes kente gidebilmeliydi [59].

Gelişen kentlerde eski kentsel çekirdekler yok olmaz aksine bu çekirdekler dönüşürler. Bu eski çekirdeklerin estetiği varlıklarının sürmesine neden olur. Buralarda yalnızca anıtlar yoktur, şehrin şenlikleri, törenleri ve kutlamaları bu çekirdeklerde yapılır.

Böylece bu çekirdekler yabancılar için veya banliyölerde yaşayanlar için bir tüketim alanı haline alır. Bu şekilde eski çekirdekler tüketim yeri olarak varlığını sürdürür [61]. Bu durum ortaçağ kentinin geçmişinden kopmayan bir kent oluşturduğunun göstergesidir [59].

Lefebvre'ye göre, şehircilik, kısmi teknik ve uygulamalar aşarak bir toplumsal pratik olma yolundadır. Yani, şehircilik, toplumun bütününe ilgilendiren ve kapsayan bir olgu olmuştur. Toplumsal pratik olarak şehircilik, disiplinler arası olarak adlandırılan evreyi geride bırakmıştır. Uyguladığı bilgilerden pratikte esinlenir veya hipotez ve projeleri eyleme geçebilir. İlk durumda bilgilerin uygulamaya konması bu bilgilerin önemini belirten sonuçlar verebilir ve bu sonuçlar boşlukları ve yetersizlikleri göstererek kentte eksik olanı deneysel olarak belirtmeyi sağlarlar. İkinci durumda ise yenilgi veya başarı varsayımları içinde ideolojik olanları belirtmeye ve bunların tanımladıkları şeyi ortaya çıkarmayı hedefler. Bu yüzden bu eylemler, şehircilik denen faaliyetin eleştirel incelemesidir. Şehir, tarihçiler, iktisatçılar, demograflar, sosyologlar tarafından araştırmakta ve bu araştırmaların dışında kalmamaktadır. Bu uzmanlıklar şehir bilimine kendilerince katkıda bulunurlar. Kentsel gerçekliğin analitiğine botanikçi, iklim uzmanları, coğrafyacı etkide bulunur. Bir kavram olan çevre, uzmanlıklara uygun olarak parçalanır. Şehir ise çaba, irade, öznellik ve düşünce imgelerini taşımaktadır ama bunlar gerçek eylemlerden ayrılmazlar [61].

3.1. Kentlerinin Tarih İçindeki Değişimi ve Gelişimi

Dünyanın farklı uygarlık bölgelerinde doğan kent yaşamı, tarihsel ve toplumsal koşulların bütüncül bir birlikteliğini ifade ederken aynı zamanda farklılıkları da içinde barındıran bir yapıyı ifade etmektedir. Bu yerleşim yerlerinin farklı anlamlara gelen adlarından da

bu anlaşılmaktadır. Bu bağlamda kent, uygarlık anlamında, Yunanca'da *polis*, Fransızca'da *cite*, Arapça'da *Medine* gibi kelimelerle isimlendirilmiştir [62].

Antik çağlardan beri kaleler ve surlar, kent kavramının tanımlanmasında önemli kriterler olmuştur. Günümüzde ise istihdam yapısı, ekonomi ve nüfus gibi kriterler de kent kavramını tanımlamak için kullanılmaktadır. Her bilim dalı veya yaklaşımı, kendi ölçütlerini kullanarak bir kent tanımlamaya çalışmıştır. En sık kullanılan ise, nüfusun dikkate alınarak oluşturulan demografik verilere dayanılarak açıklanan kent kavramıdır. Kent bilimi ve coğrafya, kenti belli bir nüfusa ulaşmış yerleşim yeri olarak, kendine özgü çalışma biçimi, sosyal örgütlenmesi ve yerleşim kültürü ile yoğun nüfuslu bir yerleşim yeri olarak tanımlamaktadır [63].

Kentler tarihsel açıdan incelendiğinde, kentlerin ortaya çıkması ile o zamana kadar dağınık olan birçok fonksiyonun bir alana sınırlandırıldığı ve toplumu oluşturan bileşenlerin etkileşim ve gerilim içinde bir arada tutulduğu fark edilebilir. Bu durum, zorunlu olarak birlikte olmayı doğuran nedenlerden biridir. 'Özgür yurttaş' kavramı ise, yine *polis*, yani kent kavramı ile ortaya çıkan bir kavramdır. Özgür doğan yurttaş hiçbir soylunun lütuflarına borçlu değildir [59]. Lefebvre'ye göre bu durum, yeni bir kent düzeninin ortaya çıkması demektir. Ortaçağ şehirlerinde de zenginliklerini gayrimenkule dayandıran yönetici gruplar dezavantajlı konuma gelmiştir çünkü tarımsal üretim ve toprak sahipliği artık egemen değildir. Egemen olan ticarettir. Bu noktada topraklar, artık ticari yollarla zenginleşmiş olan şehirli kapitalistlerin eline geçer. Böylece toplumun bütünü kent, kırsal ve bunlar arasındaki ilişkileri kapsayan şehirler ağından oluşur. Kentte yapılan ticaret ve bankacılık, su yolu ile ve kara yolu ile şehirleri birbirine bağlar. Şehirler arasında meydana gelen rekabet temelinde merkezi güç devlet olmuştur. Bu merkezileşme sonucu bir şehir diğerlerine baskındır. Bu şehir ise başkenttir. Baskın olan şehir, banka ve ticaret kapitalizminin önceliklerini yok eden lonca örgütlenmesi

vasıtasıyla her ihtimale karşı kendini korur. Lonca sistemi, kentsel mekânlarda yani sokaklarda veya mahallelerdeki eylemlerin dağılımını ve kentsel zamanı örneğin çalışma saatlerini ya da yapılacak etkinlikleri düzenleyen bir sistem olmuştur [61].

Sanayileşme, önceden var olan sistemin parçalanmasını gerektirir ve yerleşmiş birtakım düzenler bozulur. Sanayileşmenin başlamasıyla sanayi yapıları şehirlerin dışına yerleşme eğilimindedir fakat bu bir kural değildir. Doğmakta olan sanayi çeşidine göre mesela enerji kaynakları kullanılacaksa nehir ve orman yakınlarına, ulaşım araçlarına yakın olması gerekiyorsa ırmak, kanal veya demir yollarının yanına, hammadde ihtiyacı varsa madenlerin yanına veya el emeği ile ilgiliyse zanaatın yapıldığı köylere, demircilerin bulunduğu kısımlara yerleşir. Fakat şehirlerin dışına kurulan sanayilerde çalışanların ulaşımından ötürü, işverenler açısından bu durum olumlu bir durum değildir. Bu sebeple sanayi, fırsat bulduğu noktada, şehir merkezine yakınlaşmaya başlar, dolayısıyla şehirler sanayinin atılım göstermesinde önemli bir rol oynarlar ve şehirlerde yoğunlaşmalar başlar. Sanayi ile kent merkezlerine, küçük veya orta kimi zaman ise çok büyük boyutlarda yeni merkezler oluşturur ve sanayi gruplaşmaları yaratır. Böylece şehirlerdeki merkezcilik ve kentsel nitelik bozulmaya başlar [61].

Lefebvre'ye göre, sanayileşmenin etkisiyle büyük ülkelerde toprakların büyük bölümüne kent olgusu yayılmıştır. Çoğu eski kentsel çekirdek bozulmuş veya dışa doğru büyümüştür. İnsanlar ev veya iş için uzak noktalara doğru gitmişlerdir, kent merkezlerinde konutlardan daha çok iş merkezleri bulunmaya başlamıştır. Kentlerin yanı sıra nüfus kasabalarda veya küçük şehirlerde yoğunlaşmıştır. Sanayileşme etkisi ile kentlerin doğal bir süreçten geçtiği düşünülebilir. Kırsal nüfus, başkente gelerek yakın çeperlere yerleşirler ve zaman içinde şehrin merkezine nüfuz ederler ve kimi zaman kendi konutlarını kendileri yaparak veya kiralık evlerde yaşayarak kentte var olurlar [61].

Şehircilik, sanayi ile birlikte geniş çaplı şehir krizinden kaynaklanan isteklere cevap verir. Uluslararası olan bu kriz, kendi gerçeğinin yeni durumlarını ortaya çıkarmıştır. Kent, toplumda ve toplumu oluşturan unsurlarla ilişki içindedir. Dolayısıyla toplum değişirse kent de değişir. Fakat bunun yanında kentin değişimleri her zaman toplumdaki değişimlerin sonuçları değildir. Kent toplumu oluşturan kişi ve gruplar arasındaki dolaysız ilişkilere de bağlıdır. Kent, eksiksiz bir sistem gibi yalnız başına bırakılarak, onun içeriğinden veya onu içerenden ayrı düşünülemez. [61].

Genel olarak kentler, uygarlığın dayandığı temel referansları ve ilişkileri somut olarak içeren yerleşimler veya yerler olarak kabul edilir. Bir şehir, şehir halkının kurduğu bir yerleşim yeridir. Tarım dışı üretimin yapıldığı, tüm üretimin kontrol edildiği ve dağıtımın koordine edildiği yerleşik bir birim olarak tanımlanmaktadır ve belirli üretim biçimlerinin neden olduğu ilişkiler çerçevesinde görece heterojen kabul edilmektedir, bütünleşme için gelişmiştir [64].

Küreselleşme sürecinde şehirlerin dünya haritası üzerindeki yerini belirleyen ilişkiler hızla değişmekte, bazı şehirler yükselirken bazı şehirler de hızlı bir gerileme sürecine girmektedir. Bu süreç aynı zamanda kentsel gelişmeyi belirleyen dinamiklerde birçok değişikliği de beraberinde getirmiştir. Kontrol ve komuta merkezlerini barındıran ve küresel dünya için gerekli olan malların, hizmetlerin ve sermayenin uluslararası hareketinde, uluslararası sermayenin dolaşımını yöneten şehirler, günümüzde ekonomik yönelimin güzergâhını belirler olmuştur. Kentler, üretim üssü olma işlevini yitirmiş, sanayi de kentleri karakterize eden temel bir unsur olma niteliğini kaybetmiştir. Bugün bir şehri tanımlayan ana faktörler, sağladığı hizmetler, iletişim, haberleşme vb. olanaklardır. Öte yandan, küreselleşme kentler arasındaki rekabeti hızlandırmış, kentler yeni ekonomik, politik ve kültürel roller üstlenmektedir [65].

Yukarıda belirtilen kuramsal çerçeve kapsamında, çeşitli toplulukların bir araya geldiği kentsel yaşam, sosyal ve teknolojik değişimlerin etkisi altında toplumu her daim değişime ve kırılmalara açık bir toplumsal yapı olarak değerlendirilebilir. Kentsel yaşamı etkileyen değişimleri yaratan unsurların başında su, elektrik ve gazın dağıtılması gibi nüfusun genelini etkileyen faktörlerin yanı sıra, yakın tarihi etkileyen televizyonun yaygınlaşması, plastik araç gereçler veya modern mobilyaların kullanımı gibi faktörler de kentsel yaşamı etkileyen başat unsurlar arasındadır. Nüfusun genelini etkileyen bu türden sosyal değişimler, kentlerde geniş bir hizmet ağını doğurur. Bu bağlamda kentsel yaşam, farklı eğlence ve rekreatif donatıları meydana getiren, modanın ve gündelik alışkanlıkların değişmesine sahne olan bir kamusal alandır [61].

Türkiye'nin Kentleşme Süreci

Kentleşme kavramının ortaya çıkışı, kent yaşamının tercih edilmesi, nüfusun kentsel alanlarda yoğunlaşması ve bu bölgelerde değişen ekonomik, sosyal ve fiziksel çevrenin birbiri ile ilişkili pek çok nedeni vardır ve bu faktörler ülkenin yapısal özelliklerine göre değişiklik gösterebilmektedir. Genel olarak Türkiye'de kentleşme ile ilgili literatüre bakıldığında kaynakların belirttiği faktörler ekonomik, teknolojik, politik ve sosyo-psikolojik faktörlerden oluşmaktadır [66].

Türkiye'de kentleşme hareketinin gelişimine incelendiğinde, farklı dönemlerin, kentleşme politikaları ve sosyal değişim üzerinde etkili olduğundan bahsedebiliriz. Hızla büyüyen kırsal alanların artması, kentlere yoğun bir göçe yol açmaktadır. 1950'den sonra makineli tarıma geçişle birlikte artan ve kırsaldan göçle karakterize edilen bu yoğun kentleşme süreci, günümüze kadar devam etmekte olan bir olgudur. Başlangıçta endüstriyel faaliyetin yoğun olduğu bölgeleri hedef alan bu göçler, çeşitli nedenlerle şimdi daha geniş alanlara ve farklı kentlere doğru yayılmaktadır [67].

Türkiye'de 1923-1950 yılları arasında kentleşme hızı çok yavaş iken Cumhuriyetin ilk yıllarında, nüfusun nispi olarak dengesiz dağılımı sorununu gidermek ve kalkınmayı hızlandırmak için nüfus kaynakları yaratmak, nüfus yoğunluğu düşük olsa da ülke topraklarını beslemek için politikalar izlenmesinin sonucunda, nüfusun artışı hızlanmıştır. Nüfusun artırılmasına yönelik bu politikaların izlenmesinin ardından Türkiye nüfusunda yüksek ivmede bir artış yaşanmıştır [63]. Örneğin, şehrin nüfusu 1927'de 3.030.600'den 1935'te 3.008.000'e yükselmiştir. Kent nüfusundaki bu küçük artış dahi, kent nüfusunu etkilemiştir. En yüksek kentsel nüfus, kentsel nüfus oranı, ancak 1935'te beşinci sıraya ulaşmıştır. Türkiye'nin 1935 yılı nüfusu 16.158.018 olarak hesaplanmıştır. 1945 nüfus sayımı sonuçlarına göre Türkiye'nin nüfusu 18.790.174'tür. Bu verilerde önemli olan, bu küçük artışın kırsal alanlardan gelen göçten değil, daha çok şehrin kendi dinamiklerinden kaynaklanmasıdır [68]. Bu dönemde siyasi güçler, nüfusu belirli bölgelere dağıtmak için Ankara'yı başkent yapmak ve Anadolu'nun birçok şehrinde fabrikalar kurmak gibi çeşitli yöntemlerle birlikte başkent ile İstanbul ve birçok küçük şehir ve kasaba arasında ulaşım bağlantıları kurarak yeni yöntemler geliştirmiştir. Bu demiryolu ulaşım bağlantılarına nüfusu 10.000'den az olan yerleşim yerlerinde sanayi bölgeleri kurulmuştur [66].

1950'li yıllara kadar nispi olarak yavaş ilerleyen kentleşme hareketi, 1950'li yıllardan itibaren Türkiye'nin en ciddi sorunlarından biri haline gelmiştir. Elbette bu, yerel ve küresel siyasi iklimden ayrı düşünülmemelidir. II. Dünya Savaşı'ndan sonra gerek Türkiye'de gerekse dünyada demokrasi, insan hakları ve refah devleti ilkeleri ön plana çıkmış ve ülkenin siyasi durumunda önemli değişiklikler meydana gelmiştir. Çok partili hayata geçilmiş olup, önceki döneme damgasını vuran milliyetçi politikalar, Demokrat Parti ile yerini liberal bir söyleme bırakmaya başlamıştır. Ekonomi politikalarındaki değişiklikler, kırsal alanlardaki tarımsal faaliyetlerini de etkilemiş olup,

ekonomideki bu liberalleşme, yerli nüfusun mobilizasyonunu sağlayarak kentleşmeyi hızlandıran bir etkiye neden olmuştur [69].

1950 sonrası, Türkiye'de kentleşme hızının kontrolünün sağlanamadığı ve optimum koşullarda konut üretiminin sağlanamadığı bir dönem olarak nitelendirilebilir. Öte yandan bu dönemde var olan şehirlerin nüfusu hızla artarken, ilçe statüsündeki pek çok yerleşim yerine şehir statüsü tanınmıştır. 1950'lerden günümüze kentleşme hareketine bir bütün olarak bakıldığında, kentleşmenin coğrafi veya bölgesel boyutları, kentleşme dinamikleri gibi konularda bazı temel açıklamalarda bulunulabilir. 1950'lerden bu yana kentleşmedeki artış göz önüne alındığında, ilk dikkat çeken şey, bu nüfusun ülke çapındaki olağanüstü artışıdır. 1950'de 5.244.337 kişi, ulusal idari standartlarda şehir olarak tanınan yerleşim yerlerinde yaşarken, 1980'de bu sayı 19.645.007'ye yükselmiştir. Kentsel nüfus oranı 1927'den 1950'ye kadarki sürede %24'ten %25'e ancak çıkabilmişken, 1955'te %29, 1960'ta %32 düzeyine gelerek 1950 sonrası optimum düzeyin üzerinde artmıştır [68]. Bu dönemde öne çıkan asıl sorun, insanların ekonomik gelirlerini karşılayacak kadar barınma sağlanamamasıdır. Yoğun ve hızlı kentleşmenin yarattığı konut ihtiyacının karşılanamamasının nedeni olarak, düzenli bir iş ve gelirden yoksun olan gruplar, köylerden şehirlere göç etmiş ve çoğunlukla hazine arazilerinde ruhsatsız binalar inşa etmeye başlamıştır. Bu gelişmenin toplumu barınma ihtiyacına ilişkin ilginç bir yasallık sorusuyla karşı karşıya getirdiği belirtilmektedir. [70].

Türkiye'de gündeme gelen gecekondur sorunu, uzun yıllar ülke siyasi hayatının önemli bir konusu olmuştur. Ülkemizde 1948 yılında 25-30 bin arası gecekondur bulunurken bu sayı 1953 yılında 80 bine ulaşmıştır. Ayrıca bu dönemde 6188 sayılı Kanunla gecekondulara kanuni af çıkarıldığı ve bunun sonucunda 1960 yılında gecekondur sayısının 240 bine çıktığı tespit edilmiştir [66].

Türkiye'de 1960'lardan itibaren hızlanan yoğun bir kentleşme süreci gözlemlenmektedir. Öte yandan, bazı yıllarda birçok yerleşim yeri şehir statüsü kazanırken, mevcut şehirlerin nüfusu bu dönemde hızla artarken, 1960 yılına kadar olan dönemde kentsel yerleşim yeri sayısı 66'dan 102'ye, nüfusu 50.000 ve üzeri olan şehir sayısı 5'ten 11'e yükselirken orta ölçekli kent yerleşmelerinin sayısı ise 147'ye yükselmiştir ve büyük şehirlerin sayısı artmıştır. 1960 ile 1975 yılları arasında nüfusu 50.000 ve üzeri olan 65, nüfusu 100.000 ve üzeri olan 36 olmak üzere 288 kent yerleşmesi bulunuyordu [63].

Türkiye'nin kentleşme sürecinde rol oynayan güçlerin en etkili olanı, hem nüfusu harekete geçiren hem de hızlandırıcı işlevi gören aktarım gücüdür. Şehirleri oluşturan ulaşım güçleri ve bu şehirlerin bazı cazibe merkezleri, gerekli ulaşım kolaylıklarını sağlamış olup, ulaşım araçlarının gelişmesi ve ulaşım politikalarındaki değişimler de kentleşmeyi hızlandıran faktörler arasındadır. Bu süre zarfında, altyapı stratejisinin, demiryolu merkezli bir politik yönelimden karayolu merkezli bir politikaya kaydığı fark edilmektedir [71].

Trafikten kaynaklanan hava ve gürültü kirliliği, kent içi trafik sıkışıklığının ve nüfus yoğunluğunun başlamasıyla birlikte ilk olarak bu dönemde kentte sorun olmaya başlamıştır. Nüfusu 200.000 iken hava kirliliği sorunu olmayan Ankara'da bile nüfus 1 milyonu geçince hava kirliliği görülmeye başlandı. Bu yıllarda Ankara ve İzmir tek büyük şehir olan İstanbul'a katılmış olup, şehirlerin belediye sınırlarına sığmaması nedeniyle bu yıllarda birçok belediyenin kontrolünde olan şehirlerin yanı sıra, tek belediyenin kontrolünde olan şehirler ortaya çıkmıştır [70].

Ekonomik bölgedeki değişimlere ek olarak, yüksek doğum oranları ve yüksek ölüm oranları nedeniyle düşük nüfus artışı, tıbbi yeniliklere bağlı ölüm oranlarının

düşmesine neden olmuştur. Böylece 1970'li yıllardan sonra hızlı kırsal nüfus artışı ile yüksek nüfus artışı dönemi, makineleşmenin etkileri ve kırsal nüfusu pirinç tarlalarına iten başlıca etkenler olarak kabul edilen arazi dağılımındaki dengesizlik dönemi başlamıştır. Bu dönemden önce, tüm büyük Türk şehirleri yıllık yüzde 6 nüfus artışı yaşamış olup, ancak bu sadece başkent Ankara'da kaydedilmiştir. 1970 yılından itibaren kırsal alanlardaki bu gelişmelere rağmen, Türkiye'nin o tarihten bu yana gösterdiği hızlı sanayileşme, kentleşme hareketleri için cazip bir faktör olduğu bilinen koşulları yaratmıştır. Bu tarihten sonra yapılan sanayi yatırımlarının büyük şehirlerde yoğunlaşma eğiliminde olması, kırsal nüfusun İstanbul, Ankara, İzmir, Adana gibi büyük şehirlere göç etmesine neden olmuştur. 1950 yılından itibaren hızlanan kentleşme 1960 yılından 1970 yılına kadar devam etmiş ve 1960 yılında 8.859.731 olan kent nüfusu, 1970 yılında 1.000 kişide 43,5 artışla 13.691.101 kişiye yükselmiştir. Bu artış sonucunda kent nüfusunun toplam nüfusa oranı 1,9'dan 8,5'e yükselmiştir. Kentin nüfus artış hızı 1960-1970 döneminde binde 39,7'ye, 1965-1970 döneminde binde 47,3'e yükselmiştir [68].

Türkiye'de 1980'den bu yana geçen dönem birçok yönden bir değişim ve dönüşüm dönemi olarak nitelendirilmektedir. Ülkemizin yaşadığı kentleşme hareketinin sosyal, ekonomik ve siyasi duruma bağlı olarak bu dönemde değişen oranlarda olduğu gözlemlenmiştir [67]. 1980'den itibaren ise serbest piyasa koşullarının işlevi, özellikle kentsel alanlarda sınıf eşitsizliğini artırmıştır. Bu durum kentle bütünleşme sürecini olumsuz etkilemiş ve grubun içe dönük bir topluluk haline gelmesine neden olmuştur. Kentleşme ile ilgili olarak, bu dönemde üç önemli gelişme yaşanmıştır. Bu gelişmelerin ilki; Toplu Konut İdaresi'nin kurulması, ikincisi; İmar İskân Bakanlığı'nın kaldırılması ve üçüncüsü ise; 1983-1984'te çıkarılan mevzuatın, yerel yönetim kaynaklarını büyük ölçüde artırılması, merkezi hükümet kontrolünü kısmen azaltılması ve imar planlarını hazırlama ve onaylama yetkisinin yerel yönetimlere devredilmesidir. Yine bu dönemde

İstanbul, İzmir ve Ankara gibi şehirler 3030 sayılı Kanunla “Büyükşehir” statüsüne kavuşmuştur [71].

1980 öncesinde ise, kent çevresinde gelişen küçük ve büyük sanayi alanlarının kent merkezleri üzerindeki etkisi belirgin hale gelmiştir. Şehir merkezindeki üretim alanı boşaltılmış olup, bankalar, finansal hizmet sağlayıcılar, kamu ve özel hizmet kuruluşları ve düzenleyiciler şehir merkezinde yer almaya başlamıştır. Bu kentsel mekânlarda endüstriyel ve ticari alanların değişen dağılımı, şehirlerin büyüklüğünü ve ulaşım organizasyonunu da değiştirmiştir. Ayrıca kent merkezindeki durum yerleşim alanlarında da değişiklikleri beraberinde getirmiştir. Özel araçların yaygınlaşmasıyla birlikte, yüksek gelir gruplarının kentin çeperlerini oluşturan gecekondu halkalarını aşarak kent merkezinden daha uzak alanlara yerleşmeye başladığı gözlemlenmiştir [70].

Kentsel nüfus artış hızına bakıldığında, idari yapıdaki değişiklikler nedeniyle 1980'den 1985'e kentsel nüfus artış hızı binde 62,6 iken 1985'ten 1990'a binde 43,1, 1990 ve 2000 yılları arasında ise 26,8'e gerilemiştir. Kentsel nüfus artış hızındaki bu yavaşlamaya rağmen, kentsel nüfus 1990'larda 40 milyonu aşarak toplam nüfusun 1 milyondan fazlasını oluşturmuş olup 1985'ten kentsel nüfusun azalmasına kadar dikkate değer bir başka olgu ise, kentleşmenin coğrafi boyutu ve dinamikleri ile ilgilidir. Söz konusu kentleşme hareketi 1980 yılına kadar devam etmiş ve 1980 sonrasında da devam etmiştir. Yani İstanbul, Ankara, İzmir ve Adana gibi artık geleneksel şehirler diyebileceğimiz şehirlere yeni şehirler katıldı. Konuya kentsel nüfus artış oranları açısından bakacak olursak, son dönemde Türkiye'nin üç bölgesinde hızlı bir kentleşme yaşandığını görebiliriz. Bunlar doğu ve güneydoğu, Akdeniz kıyıları ve Marmara bölgesidir. Kentleşmedeki bu coğrafi farklılığa ek olarak, bu üç bölgede kentleşmenin altında yatan dinamikler de çok farklıdır. Terör saldırıları, turizm ve sanayi son yıllarda Türkiye'nin kentleşmesini şekillendiren en önemli faktörler olarak belirlenmiştir [68].

Türkiye'nin kentleşme sürecinde yaşanan ve gerek fiziksel gerekse sosyal dinamikleri önemli ölçüde değiştiren gelişmeler, bu bölümde vurgulanmaya çalışıldığı üzere, tekil birey ölçeğinden, hane halklarına, çeşitli sosyal grupların ve genel olarak tüm toplumsal hayatı, gündelik yaşam pratiklerini ve kentin fiziksel ve sosyal dokusuyla birlikte bireylerin psikolojik yapısını ve algısal süreçlerini etkileyen önemli bir olgudur. Bu bağlamda, kentlerin değişen yapısı ile birlikte bireyler, kentsel ve mimari ve mekânları algılamaya ve bu algısal edimlerine bağlı olarak davranış ve tutum geliştirmişlerdir. Kentsel ve sosyal değişimin yoğun yaşandığı İstanbul da, farklı sosyal grupların ve toplumun dezavantajlı gruplarının algı ve davranışlarının incelenebilmesi bakımından, önemli bir ekolojik araştırma laboratuvarı niteliğindedir.

3.2. Kamusal Alanda Görme Engelli

Kamusal alanlar, tüm bireylere açık, sosyal ve fiziksel etkinliklerin gerçekleştirildiği ortak alanlardır. Birçok düşünür kamusal alanları sosyal, ekonomik ve fiziksel boyutlarıyla bir bütün olarak tanımlamıştır. Kamu ve özel kavramları gündelik dilde çok çeşitli anlamlara sahip oldukları gibi çeşitli tarihsel evrelerde de anlamları, toplum veya devlet koşullarına göre kullanımları farklılaşmaktadır. Bu kavramlar bir yandan birbiriyle karşıtlık ifade ederken öte yandan bulanık bir ilişki içindedirler. Roma hukukunda “publicus” (kamu) ile “privatus” (özel), Cermen hukuk geleneğinde ise “gemeinlich” (cemaate ilişkin) ile “sunderlich” (özel), “common” (umumî) ile “particular” (hususî) gibi kavramlar, karşıtlıklar sunmaktadır [72].

Kamusal alan tanımını detaylı ele alan Habermas'a göre kamusal alanlar, insanların ortak çıkarlar etrafında bir araya geldiği, sorunları tartıştığı ve ortak paydalara ulaştığı bir ortam yaratan süreç, araç ve mekân alanlarıdır [72]. Weber'e göre kamusal alan, farklı sosyal sınıflardan, ırklardan ve etnik kökenlerden insanların bir araya gelerek

etkileşim, zıtlık, diyalog ve uzlaşma için bir araya geldiği yerdir [73]. Arendt'e göre ise kamusal alan, toplumdaki tüm bireylerin birlikte uyum içinde yaşayabildiği bir yerdir. Ayrıca, bireylerin fiziksel olarak katılım sağladığı alanlardır [74].

Topluma ait olan, herkese açık olan ve ortaklaşa kullanılabilen toprak kamusaldır. Pazaryeri, çeşme gibi ortak kullanıma açık alanlar, kamusal alanlardır. İlk kamusal topluluklar 17. yüzyıl Fransa'sında sanat ve edebiyatın öne çıkması ile tiyatrolar kamusal alanlar olarak ele alınırken, burjuva toplumunun kullandığı saraylar da kamuya dâhil olmaktadır. Kısacası, ilk kamusal topluluklar saray ve şehir olarak öne çıkmaktadır. Çekirdek ailenin mahremiyeti yani özel alanının sınırlandırılması kamusal alanlardan ayrılması anlamına gelmektedir. Ailenin mahremiyetinden çıkarak, dükkânları kullanması, yemek davetlerine gitmesi gibi eylemlerin gerçekleştiği mekânlar kamusal mekânları oluşturmaktadır. Çekirdek ailelerin kamusal alanlarda bulunması ile de kamuoyu meydana gelmektedir [72].

Light and Smith kamusal alanların, açık veya kapalı olsun herkesin kullanımına uygun olması gerektiğini, erişilebilir olması gerektiğini savunur. Erişilebilirlik, kamusallık için önemli bir kavramdır [75]. Bu bağlamda, kamusal alanların erişilebilir olması, diğer tüm bireylerle birlikte engellilerin de bu alanların eş zamanlı kullanımı açısından önemlidir.

Günümüzde kamusal alan olarak nitelendirilen meydanlar, sokaklar, parklar, hastaneler, müzeler, alışveriş merkezleri gibi birçok kamusal alan herkesin kullanıma açıktır. Bu kamusal alanların herkesin kullanımı uygun olması da bu mekânların kullanımındaki insan çeşitliliği ve bireylerin yer edinebilmesi açısından önem arz etmektedir. Bir başka deyişle kamusal alanlar, toplumun her kesimine erişilebilir olmalıdır. Erişilebilir kamusal alanlar, toplumu oluşturan tüm bireylerin hak ve

özgürlüklerine saygılı, dezavantajlı grupların ve toplumu oluşturan bütün bireylerin ihtiyaçlarını dikkate alan kullanım alanları sağlar. Kamusal alanın toplumun tüm üyeleri için eşit ve ücretsiz kullanımı, özellikle engelli kişilerin erişilebilir ve engelsiz kentsel ortamlarda, kamusal alanda bulunmasını mümkün kılar [76].

Metropol Kent: İstanbul'da kamusal alanlarda görme engelli

Bireylerin birlikte nasıl yaşadıkları ve nerede yaşadıkları arasındaki topluluk veya toplumsal ilişki; evlere, köylere, kasabalara ve kentlere yansır. İnsan toplu yaşamının en karmaşık biçimi olan kentlerdeki gelişmiş toplumlarda, insanların farklı yaşam biçimleri vardır. Metropol, ülkenin merkezidir ve bu nedenle sadece çevresinden değil, dünyanın dört bir yanından kozmopolit veya metropol statüsü kazanır, birçok farklı topluluğun bir arada yaşadığı ve yeni sosyal ilişkilerin doğduğu bir yer halini alır [77]. Türkiye'nin en kalabalık nüfusu ve en çok göç alan şehri İstanbul, Tönnies'in gelişen, farklı toplulukların ve toplumların ilişki kurduğu bir metropol, hatta bir megapolis haline gelen şehir tanımına çok iyi uymaktadır [78].

Tarih boyunca olduğu gibi Osmanlı Dönemi'nde de kentin kamusal merkezi olan ilk tepe, Tarihî Yarımada'nın ucunda yer almakta olup, yüksekliği kırk metreyi bulan ve kentin tüm alanlarını gören bir tepedir. Topkapı Sarayı, Ayasofya Meydanı ve Sultanahmet Meydanı'nın yer aldığı Sarayburnu Meydanı'nın belirlediği tepenin yamaçları ve kenarları anıtlarla süslüdür. Diğer bir deyişle mekânsal devamlılık saray, cami, mescit ve meydanların düzenlenmesi ile sağlanmıştır [79].

Osmanlı döneminde şehrin yeşil alanları, dönemin diğer büyük dünya şehirlerinden farklı konumlandırılmıştır. Yeşil alanlar, büyük kamusal yeşil alanlar olarak değil, küçük özel park bahçeleri ve cami avlularındaki yeşil alanlar olarak kentin her yerine dağılmıştır. İstanbul'un fethinden sonra kente eklenen külliye ve anıtsal

camilerin İstanbul'un silüeti başta olmak üzere tarihi topografyasının şekillenmesindeki rolü çok önemlidir. Osmanlı Dönemi'nde yapılmış bu eserlerin önemli bir özelliği de kamu kullanımı için inşa edilmiş kapalı yapılar olmalarıdır [79].

Kurtuluş Savaşı sonrasında yaşanan sosyal, ekonomik ve siyasi gelişmeler ülke genelinde fiziki mekânda değişimlere neden olmuştur ve bu değişimlerden İstanbul, oldukça etkilenmiştir. İstanbul'un değişim süreci başkent olma işlevini yitirmesiyle başlamıştır. Ankara'nın başkent ilan edilmesiyle ülkenin mali kaynakları Ankara'da yoğunlaşmıştır. Zaten kentsel gelişim açısından yoksul olan İstanbul bu dönem de daha da ihmal edilmiştir. Yabancı plancı ve mimarların imar planları ile değişim süreci devam etmiş ve bugünkü İstanbul'un topoğrafyası, ne yazık ki tarihinden koparak 'Eski İstanbul' yapılarından ortaya çıkmaya başlamıştır. 1940'lı yıllarda imar faaliyeti başlamış ancak 1950'li yıllarda Adnan Menderes döneminde köklü bir değişim yaşanmıştır [79].

1950'lerden 1980'lere kadar İstanbul, kırdan kente göç, sanayileşme ve kontrolsüz kentsel büyümenin etkilerine bağlı olarak İstanbul, kent sınırlarının hızla genişlediği ve bu genişlemeyle doğru orantılı olarak nüfusunun da arttığı bir kent olmuştur [80]. 1950'ler ve sonrasında başlayan değişim süreci, kentlere farklı kategorilerde sorunlar getirmiştir. Kentin kontrolsüz gelişimi doğal çevreye zarar vermeye başlamıştır. Tarihi kent merkezi, bölgenin imajına uymayan yabancı yapıların gölgesinde kaybolmuştur. Dünyanın en önemli metropol şehirlerinden biri haline gelen İstanbul için yol genişletme çalışmaları sırasında birçok tarihi yapının yıkılması büyük bir kayıp olarak değerlendirilmektedir [79].

Bir Roma şehrinin karakterinin en önemli unsurlarından biri anıtsal meydanlarıdır. İstanbul, Osmanlı döneminde sosyal ve fiziksel yaşam alanları olarak önem kazanan meydan kullanım pratiği ile kırılmaya başlamış, avlulu ev tipolojisi, ev

hayatı ve kadın mahremiyeti ile birlikte kamusal alanlar önemini kaybetmeye başlamıştır. Meydanın kamusal işlevlerini külliyeler üstlenmeye başlamıştır. Ancak kentte daha önce geliştirilen önemli meydanlar korunarak, Türk-İslam kültüründe yeniden yorumlanmıştır. Bu dönemin anıtsal yapılar, kentin eski ulaşım aksı ve bu aks boyunca gelişen forum çevresinde yapılanmıştır [79].

Osmanlı döneminde ise, İstanbul'da pek çok etnik ve sosyal kimliğe sahip bireyin bir araya geldiği ve kendi kültürünü ve yaşam pratiklerini sergileyebildiği başart kamusal alanların başında Pera gelmektedir. Cami, kilise, sinagog gibi farklı dini yapıların yanı sıra, dönemin tüketim alışkanlıklarının yansıdığı mekânlardan olan banka binaları, pasajlar, tiyatro ve otel binaları Pera'daki kamusal yaşamı biçimlendiren önemli kentsel bileşenler olmuştur. İstanbul'daki modern yaşamın simgesi haline gelen Pera, kentin 'Batılı' yüzünü simgeleyen kamusal alanlarla hayat bulmuştur [81].

Günümüzde, İstanbul'un kamusal alanları ele alındığında, insanları bir araya toplayan meydanlar öne çıkmaktadır. İstanbul'da meydanlar; tarihi meydanlar, transit noktaları, iskele meydanları başlıkları altında ele alınabilir. Tarihi meydanlar, kentin tarihinin öne çıktığı, turistlerin ziyaret ettiği, ekonomik faaliyetlerin yoğunlaştığı kamusal alanlardır. Sultanahmet Meydanı tarihi meydanlara örnek gösterilebilir. Transit noktaları, toplu taşıma araçlarının durakları veya terminaller olarak insanların buluştuğu meydanlar olarak öne çıkmaktadır. Haydarpaşa ve Sirkeci garlarının önünde oluşan meydanlar, önemli birleşme ve dağılma noktalarıdır. İskele meydanları ise, deniz ulaşımını kullanan veya manzara eşliğinde sosyokültürel faaliyetlerin olduğu alanlardır. Beşiktaş İskelesi, Kadıköy İskelesi gibi kamusal alanlar, iskele meydanlarına örnek verilebilir [82].

Hareketliliğin sürekli olduğu fiziksel mekânlar olan cadde ve yol aksları, toplumun sosyal ve kültürel yapısını yansıtan önemli kamusal alanlardır. Yayalaştıran

alanlar ve kaldırımlar, bireylerin binalara erişimini sağladığından dolayı toplumu bir araya getirme fonksiyonuna sahiptir. Cadde ve yol akslarının yanı sıra kent parklar, oyun parkları ve rekreasyon alanları, kentlilerin oyun, eğlence, dinlenme, sosyalleşme alanlarıdır [82].

Yukarıda belirlenen kuramsal çerçeve bağlamında, metropol bir kent olarak nitelendirilebilecek olan İstanbul'da, görme engelli bir bireyin kenti sorunsuz deneyimleyebilmesi açısından pek çok zorluk bulunmaktadır. Bu zorluklar arasında, yetersiz işaretlenmiş yollar, kılavuz yolların yetersizliği, eksik veya yanıltıcı sesli işaretler, yetersiz veya eksik dokunsal işaretler ve araçların yetersizliği gibi sebepler yer almaktadır. Görme engelli bireylerin kamusal mekânlardaki davranışlarına ilişkin etkin kolaylaştırma sağlanabilmesi için, İstanbul'daki fiziksel çevrenin, düzenlemelere uygun bir biçimde, daha erişilebilir hale getirilmesi gerekmektedir. Bu, çevre tasarımı ve işaretlenme iyileştirmeleri, görme engelli insanlar için eğitim programları ve görme engelli insanların ihtiyaçlarına yönelik hizmetler sunulması gibi çeşitli çözümleri içerebilir. Engellilerin kentsel ve sosyal yaşamda yardım almadan yaşayabilmeleri için uygun düzenleme ve uygulamalar yapılmalıdır. Kenti bir bütün olarak oluşturan yerleşim alanları, yeşil alanlar, açık alanlar ve kentsel altyapılar arasındaki ulaşım alanları, engelli bireyler dikkate alınarak eyalet, bölge ve daha sonra kent düzeyinde planlanmalıdır [83]. Ancak, İstanbul'un özellikle tarihi yarımadasında rastlanan bazı fiziksel durumların, örneğin sokak ve kaldırımların darlığı ve bu bölgedeki yoğun bina ve nüfus dokusunun, bu tür kolaylaştırma çalışmaları için zorluklar oluşturmakta olduğu gerçeği de dikkate alınması gereken konular arasındadır.

4. BÖLÜM

GÖRME ENGELLİ BİREYLERİN KENTSEL ALGISININ ARAŞTIRILMASINA YÖNELİK ALAN ÇALIŞMASI

4.1. Alan Çalışmasının Amacı

Tez çalışmasının kavramsal temelini oluşturan ikinci bölümde mekânsal algı, görme engeli ve evrensel tasarım konuları ile ilgili bilgilenme sağlanmış, üçüncü bölümde ise kent ve kamusal alan kavramları İstanbul kenti ile bir arada değerlendirilmiştir. Elde edilen bilgiler ışığında tezin birinci bölümünde ortaya konulan hipotezin değerlendirmesinin yapılabilmesi için tezin bu bölümünde; kentin kamusal alanına ilişkin fiziksel ve sosyal özelliklerin, görme engelli bireylerin davranışları üzerinde ne tür etkileri olduğu ortaya konmaya çalışılmıştır.

Görme engelliler ile ilgili yapılan kamusal alan çalışmaları incelendiğinde, kamusal mekânların engelli standartlarına görme engelliler açısından uygun olup olmadığı ile ilgili tespit çalışmalarına rastlanmaktadır. Mermer ve Güngör, mimarlık ve şehircilik alanındaki yüksek lisans tezlerinde Türkiye’deki diğer kentlerde tespit çalışmaları yapmışlardır [84] [85]. Orakcı ise, tespit çalışmasını yüksek lisans tezinde görme duyusu bağlamında İstanbul özelinde gerçekleştirmiştir [86].

Görme engelliler ile ilgili mekânsal algı çalışmalarına bakıldığında, Emir, yüksek lisans tez çalışmasında görme engellilerin yanı sıra, işitme ve hareket engelli kullanıcıların mekânsal algılarını karşılaştırmıştır [87]. Belir, Kan Kılıç ve Özgür

mimarlık ve şehircilik alanındaki doktora tezlerinde, görme engellilerin katılımı ile çalışmalarını gerçekleştirmişlerdir. Belir, mekan okuması; Kan Kılıç, yön bulma ve Özgür ise peyzaj algısı konuları üzerinden görme engellileri ele almışlardır [31] [88] [37].

Yapılan çalışmalar incelendiğinde, görme engelli bireylerin kentteki mekânsal algı ve davranışlarının farklılaşmasını ele alan bu tez çalışması aynı zamanda, erişilebilirlik kavramıyla ilişkili olan bireysel tutum ve davranışları, fiziksel ve sosyokültürel bağlamda, bireylerin katılımı ve kendi ifadeleri doğrultusunda görünür kılarak, ele alması açısından önem arz etmektedir. Bu alan çalışmasının amacı; görme engelli bireylerin mekânsal algılarının ve davranışlarının engelsiz bireylere kıyasla, gerek fiziksel gerekse sosyokültürel bağlamda nasıl ve hangi parametreler bağlamında değiştiğini anlamak ve görme engelli bireylerin kullandıkları kamusal mekânların olumlu ve olumsuz anlamda erişilebilirlik kriterlerini İstanbul kenti üzerinden irdelemektir.

Bu bağlamda çalışma, tüm duyu organlarını kullanabilen engelsiz bireyler ile tam ya da kısmi engelli, doğuştan veya sonradan görme engelli olan bireylerin algı ve davranışlarının, özellikle kamusal mekânlarda engelsiz bireylere göre farklılık gösterdiği hipotezine dayanmaktadır. Bireysel yetkinlik bağlamında görme yetisi çeşitli nedenlerle kısıtlı olan ve İstanbul’da yaşayan bireylerin katılımıyla gerçekleştirilen anket çalışması ve görüşmeler neticesinde, kentte görme engelli bireylerin davranışlarını etkileyen faktörler betimsel içerik analizi yöntemiyle nitel olarak araştırılmaktadır.

4.2. Alan Çalışmasının Yöntemi

Tezin amacı doğrultusunda görme engellilerin kentte karşılaştıkları durumlarla birlikte, kentsel deneyimlerine ilişkin yaşadıkları zorluklar ve (varsa) kolaylıkların tespit edilebilmesi amacıyla, görme engelli bireylerle, açık uçlu soruların sorulduğu yarı yapılandırılmış bir anket ve görüşme çalışması yapılmıştır (**Şekil 35**). Araştırmanın

örneklem grubunu, İstanbul’da yaşayan, İstanbul Diyalog Müzesi’nde [5] rehber olarak çalışan görme engelli bireyler (7 katılımcı) ile birlikte ve Altı Nokta Körler Derneği İstanbul Şubesi’ne [6] üye olan görme engelli bireyler (33 katılımcı) oluşturmaktadır. Çalışmaya katılım, gönüllü esasına bağlı kalınarak sağlanmıştır. Katılımcılar ile bireysel olarak ve yüz yüze görüşülerek anket çalışması tamamlanmış olup toplamda 40 kişi ile görüşülmüştür. Örneklem grubu ile çalışma yapılmadan önce Özyeğin Üniversitesi İnsan Araştırmaları Etik Kurulu tarafından İstanbul Diyalog Müzesi için 2022/05 toplantı sayılı, 23.03.2022 tarihli, 2022/05/01 onay kodlu ve Altı Nokta Körler Derneği İstanbul Şubesi için 2022/10 toplantı sayılı, 30.06.2022 tarihli, 2022/10/05 onay kodlu etik kurul onay belgeleri alınmıştır.



Şekil 35: Alan Çalışmasının Metodolojisi

Yarı yapılandırılmış sorulardan oluşan anket aracılığı ile görme engelli bireylerin, kentin fiziksel ve sosyokültürel bağlamdaki durumuna ilişkin karşılaştıkları durumların tespit edilmesi amaçlanmış ve elde edilen yanıtlar, aşağıda belirtilen başlıklar çerçevesinde belirli alt kategorilerde incelenmiştir:

- Görme engelli bireylerin kentsel deneyimleri sırasında karşılaştıkları zorluklar
- Görme engelli bireylerin kentsel deneyimleri sırasında karşılaştıkları kolaylıklar
- Kentsel deneyim
- Görme engelli erişebilirliği

Bu çerçevede hazırlanan anket soruları aşağıdaki gibidir:

1. Kentsel deneyimleriniz sırasında herhangi bir zorlukla karşılaşıyor musunuz?
Karşılaşıyorsanız, nelerdir?
2. Kentsel deneyimleriniz sırasında herhangi bir kolaylıkla karşılaşıyor musunuz?
Karşılaşıyorsanız, nelerdir?
3. Kentsel deneyimleriniz sırasında dikkatinizi çeken, detaylı olarak üzerinde durmak istediğiniz bir olay yaşadınız mı? Varsa anlatır mısınız?
4. İstanbul'daki kentsel deneyimlerinizi düşündüğünüzde görme engellilerin erişebilirliğine yönelik iyileştirmek için sizce neler yapılmalıdır?
5. Eklemek istediğiniz başka bir şey var mı?

Çalışmada nitel ve nicel olmak üzere karma bir araştırma metodu benimsenmiştir.

Elde edilen anket yanıtlarından nitel veri elde edilmesi amaçlanmış olup, elde edilen nitel veriler NVivo yazılımı aracılığıyla, görme engelli bireylerin kentsel deneyimlerinde karşılaştıkları kolaylıklar ve engeller, fiziksel ve sosyokültürel olmak üzere, görme engelli bireylerin üzerinde durdukları diğer durumların da kategorize edildiği toplam üç ana tema altında kodlanmıştır. Nitel içerik analizi ile engelli bireylerin, kentteki deneyimlerine ilişkin sözel değerlendirmeleri, kentte bir arada bulundukları bireylerin tutum ve davranışları ayrıntılı bir biçimde görünür kılınmış olup, fiziksel ve sosyal

bağlamlarda engel ve kolaylık olarak tanımlanan kentsel faktörler ortaya konmaya çalışılmıştır.

Nitel analizin ardından ortaya çıkan temalara ilişkin frekanslar, nicel veri olarak hesaplanmıştır. Elde edilen bu nicel veriler, algılanan sosyokültürel ve fiziksel faktörlere ilişkin bağımlı değişkenler ile katılımcıların cinsiyet ve yaş olarak nitelendirilen bağımsız değişkenler arasında nicel olarak anlamlı ilişkiler olup olmadığı istatistiksel olarak incelenmiştir. Nicel analiz ile engelli bireylerin kentteki kamusal deneyimlerine ilişkin fiziksel ve sosyal bağlamlarda engel ve kolaylık olarak tanımlanan faktörlerin, hangi cinsiyet ve yaş grubunu daha fazla etkilediği ortaya konmaya çalışılmıştır.

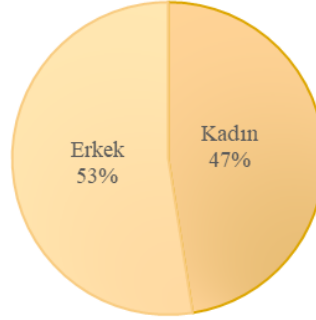
4.3. Örneklem Grubu ve Özellikleri

Alan çalışması için İstanbul’da bulunan görme engelli bireylere ulaşılabilecek iki kurum seçilmiştir. Erişilen ilk kurum olan İstanbul Diyalog Müzesi, görme engellilerin rehber olarak çalıştığı, engelsiz bireylere karanlıkta İstanbul deneyimi yaşatan bir deneyim platformudur. Karanlıkta Diyalog deneyimi ile çeşitli sayıdaki gruplar, görme engelli bir rehber eşliğinde karanlık bir alanda, görme duyuları yerine diğer duyularını kullanarak özel olarak hazırlanmış fiziksel bir ortamda, kentsel deneyim yaşamaktadırlar. Görme engelli rehberler, 60 dakikalık parkurda ziyaretçilerin dokunarak, koklayarak ve duyarak “yeni ve farklı” bir biçimde görmelerini sağlar [5]. İkinci kurum ise Altı Nokta Körler Derneği olup, görme engellilerin kendine yeten, üretken ve toplumla kaynaşabilen bireyler olarak yetişmelerini sağlamak, sosyal, eğitsel, kültürel ve mesleki sorunlarına çözüm yolları üretmek amacıyla 1950 yılında kurulmuş bir dernektir [6].

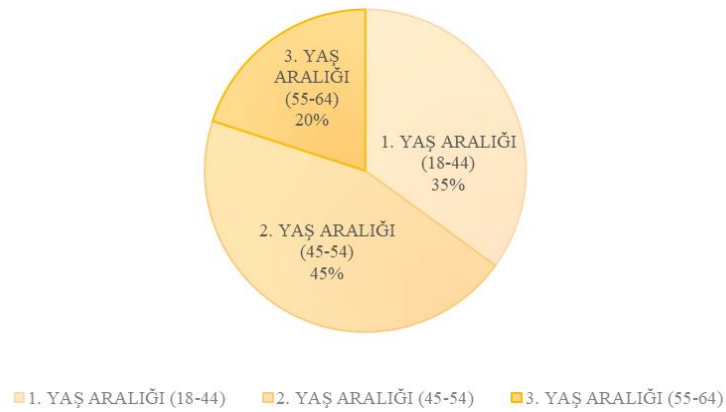
Çalışmaya katılan örneklem grubunun İstanbul’da yaşayan ve kenti gündelik yaşamında deneyimleyen görme engelli bireylerden oluşması amaçlanmıştır. Bu noktada, İstanbul Diyalog Müzesi’nde çalışan görme engelli rehberler (7 katılımcı) ve Altı Nokta

Körler Derneği İstanbul Şubesi'ne üye olan görme engelli bireyler (33 katılımcı), hedeflenen örneklem grubuna uygun oldukları için çalışmanın katılımcılarını oluşturmuştur. İstanbul Diyalog Müzesi'ndeki ve Altı Nokta Körler Derneği İstanbul Şubesi'ndeki tüm görme engelli bireyler ile görüşme yapılması hedeflenmiştir. Gönüllülük esasına bağlı kalınarak, görüşmeye toplamda 40 kişi katılmıştır.

Görme engelli bireylerden oluşan toplam 40 katılımcının 19'u kadın, 21'i erkektir (**Şekil 36**). Örneklem grubu 3 yaş aralığına ayrılmıştır. Örneklem grubunda 1. yaş aralığı olan 18-44 yaş aralığında 14 kişi, 2. yaş aralığı olan 45-54 yaş aralığında 18 kişi ve 3. yaş aralığı olan 55-64 yaş aralığında 8 kişi bulunmaktadır (**Şekil 37**). Yaş aralıkları, Türkiye Cumhuriyeti Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı tarafından yayınlanan Engelli ve Yaşlı İstatistik Bülteni Ocak 2023'de kullanılan yaş aralıklarına göre [33] düzenlenmiştir.



Şekil 36: Katılımcıların Cinsiyet Grafiği



Şekil 37: Katılımcıların Yaş Grafiği

Görüşmeler, katılımcıların 7'si ile rehber olarak çalıştıkları İstanbul Diyalog Müzesi'nde, 33'ü ile ise üye oldukları Altı Nokta Körler Derneği İstanbul Şubesi'nde gerçekleştirilmiştir. Bu esnada, araştırmaya katılan 40 katılımcının izni ile ses kaydı alınmıştır. Verilerin karşılaştırılabilmesi ve organize edilebilmesi için katılımcıların cinsiyetleri ve yaşları not edildikten sonra anket soruları sorulmuştur. Gerçekleştirilen yarı yapılandırılmış görüşmelerin ses kayıtları her bir katılımcının transkripsiyonu ayrı bir katılımcı numarası (KN) ile kaydedilmiş olup, nitel araştırma aşaması için arşivlenmiştir.

4.4. Analizler

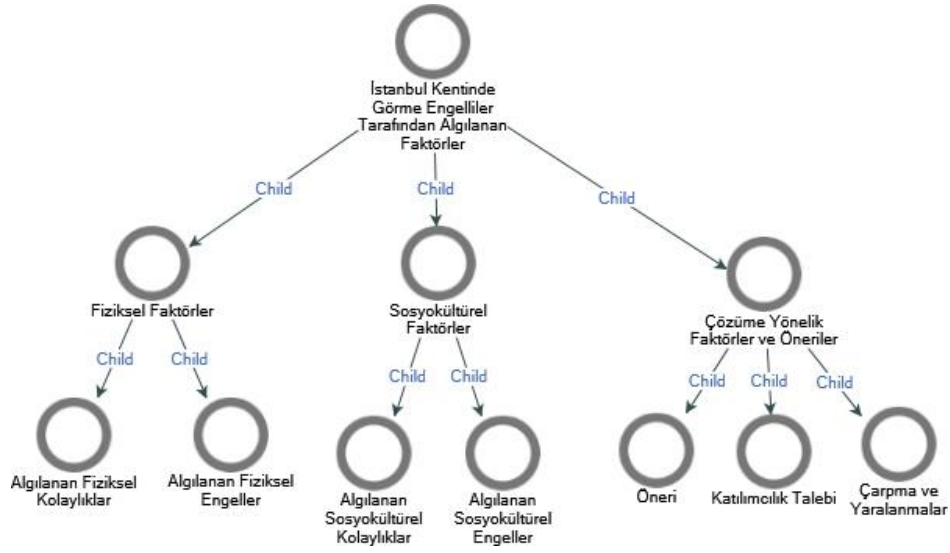
Çalışmanın ilk analiz aşamasında, görüşmeler sonucunda elde edilen bulgular, NVivo yazılımı ile nitel analiz yapılarak fiziksel faktörler, sosyokültürel faktörler ve çözüme yönelik faktörler/öneriler olmak üzere başlıklar halinde kategorize edilmiştir. Çalışmanın ikinci analiz aşamasında ise nitel analizin sonuçları doğrultusunda elde edilen verilerin frekansları, nicel veriye dönüştürülmüş ve gerçekleştirilen istatistiksel analizin bağımlı değişkenini oluşturmuştur. Nicel analiz verileri doğrultusunda çıkan değerlerin anlamlı olup olmamasının nedenleri, anketler doğrultusunda nitel analiz ile elde edilmiş veriler ile karşılaştırmalı bir değerlendirme yöntemiyle analiz edilmiştir.

4.4.1. Sonuçların Nitel Analizi

Görüşmelerin arşivlenmesinin ardından transkripsiyon aşamasına geçilmiştir. Bu aşamada her bir görüşme yazı verisine dönüştürülmek suretiyle nitel analiz ve tematik kodlamaya hazır hale getirilmiştir [89]. Anketlerden elde edilen tüm verilerin analiz edilmesi aşamasında görme engellilerin kendi ifadeleri olan toplam 505 ifade kodlanmış olup, verilerin analizi için NVivo 12 Windows nitel analiz uygulaması kullanılmıştır.

Analizin bu ilk aşamasında, katılımcıların tüm ifadeleri (1) fiziksel faktörler, (2) sosyokültürel faktörler ve (3) çözüme yönelik faktörler ve öneriler başlıkları altında sınıflandırılmıştır (**Şekil 38**). İstanbul kentinde görme engellilerin kentsel mekânları nasıl algıladığına ilişkin yapılan bu çalışmada, fiziksel faktörler ve sosyokültürel faktörler katılımcı yorumları dâhilinde kendi içlerinde algılanan kolaylıklar ve engeller olarak kategorize edilmişlerdir.

Nitel veri analizinin ikinci aşamasında katılımcıların ifadelerinde gözlemlenen ayrıntı düzeyine bağlı olarak veriler, bir alt kategori sınıfı daha oluşturulmak suretiyle incelenmiştir. Kodlanan 505 ifade, “fiziksel faktörler, sosyokültürel faktörler ve çözüme yönelik faktörler/öneriler” başlıkları altında bir araya getirilmiştir. Bu başlıklar altında toplam 66 adet kod bulunmaktadır. Anketler ile elde edilen nitel veriler incelenirken görme engelli bireylerin kent içinde yaşadıkları durumlar, NVivo programıyla kategorize edildiğinde bireylerin bahsettiği durumların fiziksel ve sosyokültürel olarak sınıflandığı görülmüştür. Bu bağlamda oluşturulan kodlar; fiziksel faktörler, sosyokültürel faktörler ve bu sınıflandırmalara girmeyen çözüme yönelik faktörler/öneriler olarak üç ana başlık altında toplanmıştır. Bunun yanı sıra, bireylerin ifadelerinde kente ilişkin deneyimleri esnasında karşılaştıkları engelleri ve kolaylıkları ifade ettikleri fark edildiği için fiziksel ve sosyokültürel faktörler ana temaları altında, algılanan kolaylıklar ve algılanan engeller alt başlığının açılma gereksinimi ortaya çıkmıştır. Çözüme yönelik faktörler/öneriler kategorisinde bulunan ifadeler ise katılımcılık talebi, öneriler ve çarpma-yaralanmalar şeklinde alt başlıklar altında toplanmıştır (**Şekil 38**).



Şekil 38: Ana temaların birbirleriyle ilişkisini gösteren içerik analizi (NVivo: project map)

Alt başlıklar altında toplanan kodlar bir araya geldiğinde kendi içlerinde de bir takım sınıflandırılmaya ihtiyaç duyulmuştur. Bu sınıflanmalara girmeyen kodlar alt başlıklarında tek başına konumlandırılmıştır.

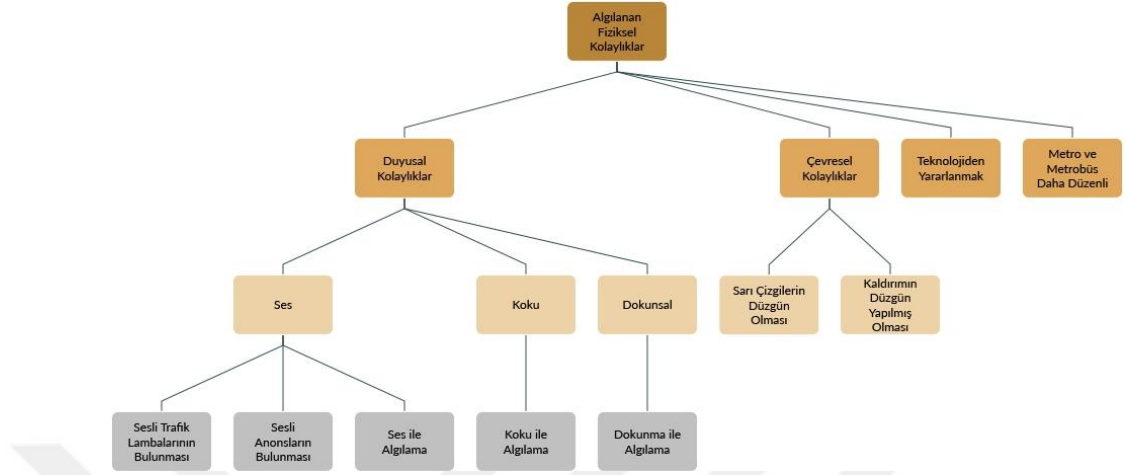
4.4.1.1. Fiziksel Faktörler

Görme engelli bireylerin anketlere verdiği yanıtlar doğrultusunda, bireylerin kent içinde yaşadıkları durumların kodlanması sonucunda toplam 505 ifadenin 307'sinin kentin fiziksel koşullarından kaynaklandığı tespit edilmiştir. Bu bağlamda bireylerin yaşadığı fiziksel durumlar bu başlık altında değerlendirilmiştir. Aynı zamanda bu faktörler, bireylerin algıladıkları olumlu ve olumsuz durumların bulunması sebebi ile *algılanan fiziksel kolaylıklar* ve *algılanan fiziksel engeller* olmak üzere iki başlık altında sınıflandırılmıştır.

4.4.1.1.1 Algılanan fiziksel kolaylıklar

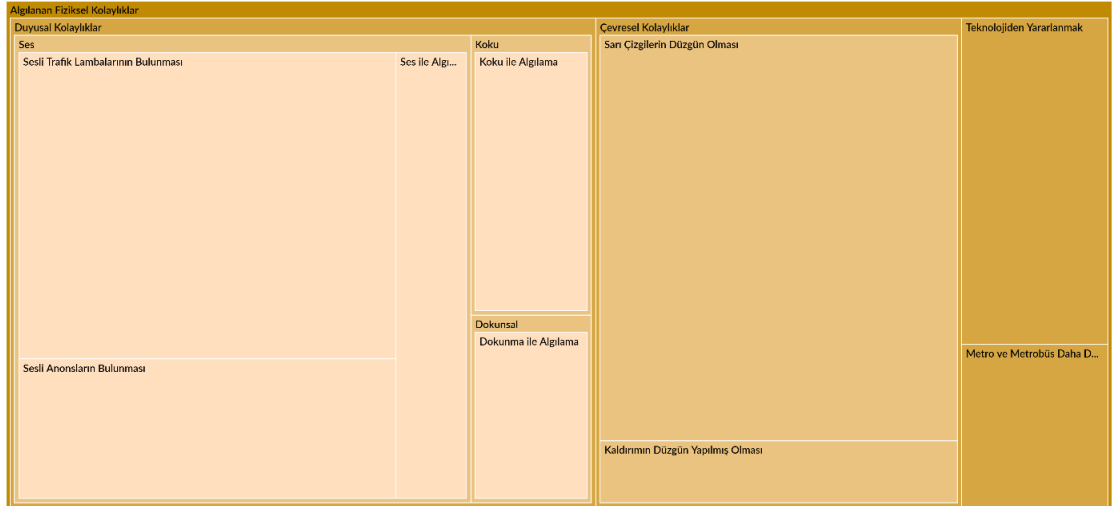
Algılanan fiziksel kolaylıklar, katılımcıların verdiği yanıtlar doğrultusunda kendi içlerinde dört başlık altında kategorize edilmiştir. Bu kolaylıklar; *duyusal kolaylıklar*,

çevresel kolaylıklar, teknolojiden yararlanmak ve metro ile metrobüsün daha düzenli olması olarak sınıflandırılmıştır (Şekil 39).



Şekil 39: Algılanan fiziksel kolaylıklar teması sınıflandırması

Bu sınıflar altında bulunan kodlar ve bu kodların kapsadığı ifade sayılarının yoğunluğu Nvivo programı aracılığıyla elde edilen hiyerarşi grafiği ile ifade edilmiştir (Şekil 40).



Şekil 40: Algılanan fiziksel kolaylıklar teması ve kodların kapsadığı ifade sayılarına göre hiyerarşi grafiği (NVivo: tree map)

Duyusal Kolaylıklar

*“Bizim gözümüz, kulağımız.”
(KN:12; Erkek, 45-54 yaş gr.)*

Katılımcıların kentsel deneyimlerinde olumlu ve kolaylık olarak değerlendirdikleri konular, genellikle görme duyusu dışındaki duyularıyla başarabildikleri faaliyetlere ilişkindir. Katılımcıların ifadelerinin çözümlenmesi esnasında, kentte yaşadıkları olumlu durumlardan bahsederken, görme duyularını kullanamadıkları için diğer duyularını kullanarak yaşadıkları deneyimlere ilişkin nispi kolaylıklardan bahsetmişlerdir. Bu kolaylıkların ağırlıklı olarak sese, dokunma duyusuna ve kokuya bağlı olduğu fark edilmektedir. Katılımcıların kentsel deneyimleri esnasında olumlu olarak algıladıkları kolaylıklar, örnek ifadeler üzerinden daha kapsamlı olarak vurgulanmaya çalışılmaktadır.

- **Ses**

Sesli Trafik Lambalarının Bulunması: Gündelik yaşamında karşıdan karşıya geçmek isteyen bir görme engelli, trafik lambalarını göremediği için geçiş hakkı araçlarda mı yoksa yayalarda mı bilememektedir. Bu sebeple, karşıdan karşıya geçmek, görme engelli bireyler için tehlikeli bir hal almaktadır. Bu noktada, trafik lambalarının sesli olması durumunda görme engelli bireyler, kentte rahatça ve güvenli bir şekilde karşıdan karşıya geçebilmektedirler.

“Trafik lambaları, sesli anonslar bizim işimizi kolaylaştırıyor.” (KN:2; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Büyük şehirde yaşamaya başladığımda, en çok dikkatimi çeken trafik lambaları olmuştu. ‘AA ne güzel’ demiştim. Hatta bu sesli butonlar sayesinde daha rahat bir şekilde caddenin karşısına geçebildiğimi hissetmiştim. Daha güvenli hissediyordum.” (KN:3; Kadın, 18-44 yaş gr.), “Belli başlı yerlerde de sesli ışıkların olması işimi çok kolaylaştırıyor. Örneğin karşıdan karşıya geçerken kendimi daha güvende hissediyorum.

Güvenilir bir şekilde geçiyorum.” (KN:13; Kadın, 18-44 yaş gr.), “Bazı şeylerde kolaylık oluyor tabi mesela ışıkların hani sesli olması bizim için büyük bir kolaylık.” (KN:16; Kadın, 45-54 yaş gr.), “Konuşan ışıklar bizim için çok büyük kolaylık.” (KN:28; Kadın, 18-44 yaş gr.), “Zaman zaman yaşadığım kolaylıklar sesli ışıklar. Güzel. İşime geliyor. En azından onları dinleyerek geçebiliyorum.” (KN:35; Kadın, 45-54 yaş gr.) ifadeleri katılımcıların sesli trafik lambalarına ilişkin olumlu algıyı yansıtan ifadelerdir.

Sesli Anonsların Bulunması: Görme engelliler, kent içinde gündelik yaşamlarında diğer insanlar gibi toplu taşıma kullanmaktadırlar. İstanbul kentindeki toplu taşımalarda sesli anonsların olmasının, görme engelliler açısından çok önemli bir kolaylık olarak algılandığı fark edilmektedir. Bu kapsamda, durak isimlerinin duyulmasının, görme engeli olan bireylerin hangi durakta inecekleri konusunda olumlu bir algı sunduğu anlaşılmaktadır.

“Sesli anonslar bizim işimizi kolaylaştırıyor.” (KN:2; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Olumlu olarak bu kentte dediğim gibi biz metrolarda rahatız o olumlu bir şey. En azından kimseye bağlı olmadan rahatlıkla girip bu sesli sistem de güzel çalışıyor.” (KN:11; Erkek, 18-44 yaş gr.), “Biz de hangi otobüsün nereye gittiğini bilmiş oluyoruz. O şekilde kolaylıklar oluyor.” (KN:12; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Otobüslerin her zaman tabi açarlarsa sistem bir kolaylık. O sistemin açık olması bizim için çok kolaylık ama o durakları söylemesi.” (KN:16; Kadın, 45-54 yaş gr.) şeklindeki ifadeler sesli anonsların önemini vurgulamaktadır.

Ses ile Algılama: Göz, birçok şeyi ilk bakışta algıladığı için diğer duyuların önüne geçer. Bu durum diğer duyuların geri planda kalmasına neden olur [3]. Bu bağlamda, görme duyusu etkinliğini yitirdiğinde, diğer duyular ön plana çıkar. Bu sebeple, işitme duyusu aracılığıyla görme engelli bireyler sesleri algırlarlar. Bu yüzden ses, görme engelli bireyler

için çok önemlidir. Çevredeki sesler aracılığıyla kentsel mekânları algılar ve hareket ederler.

“Bir görme engellinin olmazsa olmazı ses.” (KN:2; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Bizim gözümüz, kulağımız.” (KN:12; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Yani göremediğimiz için sesimizi ses ve kokuyu takip edebiliriz” (KN:20; Kadın, 45-54 yaş gr.) ifadeleri, görme engelli katılımcılar için kentteki işitsel verinin önemini vurgulayan ifadelerdir.

- **Dokunsal**

Dokunma ile Algılama: Mekânları görsel olarak algılayamayan görme engellilerin, dokunma duyularına sıkça başvurdukları bilinmektedir. Bastonları sayesinde zeminleri, zemin farklılıklarını algılarken elleri ile duvarları, farklı dokuları içeren yüzeyleri vb. algılamaktadırlar. Bu bağlamda dokunma duyusu görme engelliler için oldukça önemli olup dokunma organı olan el, dış dünya ile ilgili kavramların biçimlenmesinde önemli rol oynar ve mekânı algılamayı kolaylaştırır [15].

“Dokunmak, dokunsal mesela diyelim ki bir zemini, değişikliği, bir duvara dokunarak o duvarın değişikliği bizim işimizi kolaylaştırıyor.” (KN:2; Erkek, 45-54 yaş gr.) ifadesi dokunmanın görme engelliler için kolaylaştırıcı etkisini vurgulamaktadır.

- **Koku**

Koku ile Algılama: Görme engelli bireyler, görme duyularını etkin bir biçimde kullanamadıklarında diğer duyuları aracılığıyla algırlar. Koku duyusu, görme engellilerin kentsel mekânları ayırt ederken kullandıkları diğer duysal deneyimlere imkân sunar. Çevredeki çeşitli kokular mekânların zihinde tanımlanıp algılamasını, kimi zaman da kentin belirli bölgelerine hâkim kokular, o mekânın daha kolay hatırlanmasını sağlayan uyaranlar olarak değerlendirilebilir.

“Yani göremediğimiz için sesimizi ses ve kokuyu takip edebiliriz.” (KN:20; Kadın, 45-54 yaş gr.), “Yolumu bulurken elbette ki bizim de kafamızda kodladığımız şeyler oluyor. Mesela bir pasaj girişini bulabilmek için ben bağımsızlık eğitimine daha yeni başladım bu arada ama kendimce işte manav varsa onun sebze kokusundan işte keskin mesela kereviz kokusu gibi. Ne bileyim işte çok ayırt edebileceğimiz baharatçıysa onun kokusu ya da ne bileyim bir lokantanın bir simitçinin kokusuyla yönlerimizi hemen işte sokak arası diyoruz ya da geçeceğimiz nokta diyoruz.” (KN:36; Kadın, 45-54 yaş gr.) ifadeleri ile görme engelli olan katılımcılar koku aracılığıyla kentsel mekân kullanımlarından bahsetmektedirler.

Çevresel Kolaylıklar

“Eğer yerli yerinde bir şey yapıldıysa tabii ki işimize yarıyor.”
(KN:22; Erkek, 55-64 yaş gr.)

- **Sarı Çizgilerin Düzgün Olması**

Görme engelli bireyler günlük yaşamlarını bastonları yardımı ile sürdürmeye çalışmaktadırlar. Bastonları sayesinde zeminleri, basamakları ve benzeri yükseklik farklılıklarını önceden algılamaya gayret etmektedirler. Özellikle kaldırımlara uygulanan yönlendirici ve durdurucu sarı çizgiler ve noktalar, görme engelli bireylerin bastonlarını kullanarak, kentsel deneyimlerinin kolaylaşmasına katkı sağlamaktadır. Bu bağlamda, yapılan görüşmelerde katılımcıların pek çoğunun itinalı sarı çizgi uygulamalarının yaşantılarını kolaylaştırdığından bahsettikleri fark edilmektedir.

“Sarı çizgilerin bulunması yani bulunduğu noktalarda gerçekten kolaylaştırdığını söyleyebilirim.” (KN:1; Kadın, 18-44 yaş gr.), “Bizde şu var yollar düzgün olduğu zaman, sarı çizgi bizim işimizi kolaylaştırıyor.” (KN:2; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Sarı çizgiler de, o sarı yollar da, şeritler benim işimi kolaylaştırıyor.” (KN:4; Kadın, 18-44 yaş gr.), “Kolaylıklar işte kılavuz yolu varsa bize bir yol gösteriyor.” (KN:12; Erkek, 45-54

yaş gr.), “Varsa tabii ki hedefime gideceğimiz hedefe ulaştırıyor, kılavuz yollarını yapıldıysa düzgün olduysa işimize yarıyor tabi.” (KN:17; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Eğer yerli yerinde bir şey yapıldıysa hani şey olarak sarı çizgilerden bahsedeyim deve hörgücü olarak nitelendirdim ama bazı yerlerde tabii ki işimize yarıyor. Ya kolaylık olmuyor değil kolaylık oluyor.” (KN:22; Erkek, 55-64 yaş gr.), “Vallahi kolaylıklarla tabii bu görme engelli yolları kolaylıkları oluyor bizim için. Yani onları takip ederek istediğimiz yerleri bulabiliyoruz.” (KN:33; Kadın, 45-54 yaş gr.), “Sarı çizgilerimiz, diğer o rampalar, işte çıkışlar bizlere göre olan işaretler varsa tabii ki kolayca erişebiliyoruz gideceğimiz yerlere.” (KN:34; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Çizgiler güzel. Takip ederek gidiyorum.” (KN:35; Kadın, 45-54 yaş gr.) ifadeleri sarı çizgiler düzgün yapıldığında görme engelli bireylerin gündelik hayatlarını fiziksel açıdan kolaylaştırdığını belirten aktarımlardır.

- **Kaldırımın Düzgün Olması**

Görme engelli bireylerin, yaya olarak en fazla kullandıkları kentsel bileşenlerden bir diğeri kaldırımlardır. Kaldırım uygulamaları, engelsiz ve kullanıma uygun tasarlandığında, görme engellilerin kenti daha aktif kullanabilmesine olanak sağladığı, kendi ifadeleri üzerinden fark edilebilmektedir.

“Yani daha böyle kaldırımları düzgün yerlerde daha rahat ediyorum.” (KN:14; Erkek, 18-44 yaş gr.), “Bazı daha gelişmiş ilçelerde yollarla kaldırımlar çok daha düzgün.” (KN:38; Kadın, 45-54 yaş gr.) ifadeleri, engelli kullanımına uygun imal edilmiş kaldırımların, görme engelli bireylerin kentsel algılarına olumlu etki yaptığı fark edilmektedir.

Teknolojiden Yararlanmak

“Bu iletişimi nasıl çözeriz? Hemen devreye teknoloji girdi.”
(KN:10; Erkek, 45-54 yaş gr.)

Günümüzde, akıllı telefon, GPS ile yön bulma ve dijital uygulama teknolojilerinde sağlanan gelişmeler, birçok alanda olduğu gibi kentsel deneyime de katkı sunan çeşitli kolaylıklar sağlamaktadır. Bu gelişmelerden bazılarının, özellikle görme engelli bireylerin kenti deneyimleri açısından oldukça faydalı olduğu kendi söylemleri üzerinden anlaşılmaktadır. Ayrıca, birbirleriyle iletişim kurarken de teknolojik alandaki gelişmelerin engellilerin haberleşmesinde büyük önem taşıdığı fark edilmektedir. Günlük yaşantılarında kentte zorlandıkları noktalarda akıllı telefonlardan, telefon uygulamalarından, akıllı saatlerden yardım almaktadırlar.

“Elimdeki akıllı telefonda yardım alıyorum.” (KN:1; Kadın, 18-44 yaş gr.), “ATM para çekerken QR kullanıyoruz.” (KN:3; Kadın, 18-44 yaş gr.), “Engelli gruplar arasında görme engelli ile işitme engelli arkadaşlarımız hiç birbirleriyle anlaşıyor. Düşünsene sen ben körüm, sen sağır ve dilsizsin. Sen el işaretleriyle şey yapıyorsun. Ben konuşuyorum ama sen duymuyorsun. Biz onlarla bir şey yaptık etkinlik yaptık, nasıl yaparız? Bu iletişimi nasıl çözeriz? Hemen devreye teknoloji girdi. Bir Whatsapp grubu kurduk. Şimdi Whatsapp grubunu onlar da okuyabiliyor, biz de okuyabiliyoruz. Onlar da yazabiliyor. Biz de yazabiliyoruz ve böylelikle o etkinliğimiz çok şey geçti, güzel geçti ve ilginç bir sürü şakalar oluştu. Eğlenceli oldu.” (KN:10; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Harita uygulaması kullanarak gideceğimiz yeri bulmaya çalışıyoruz.” (KN:25; Erkek, 18-44 yaş gr.) gibi ifadelerle katılımcılar teknolojinin hayatlarını nasıl kolaylaştırdığını ifade etmişlerdir.

Metro ve Metrobüsün Daha Düzenli Olması

“Hayatımızda metrobüs, metro falan çok kolaylık.”
(KN:15; Kadın, 55-64 yaş gr.)

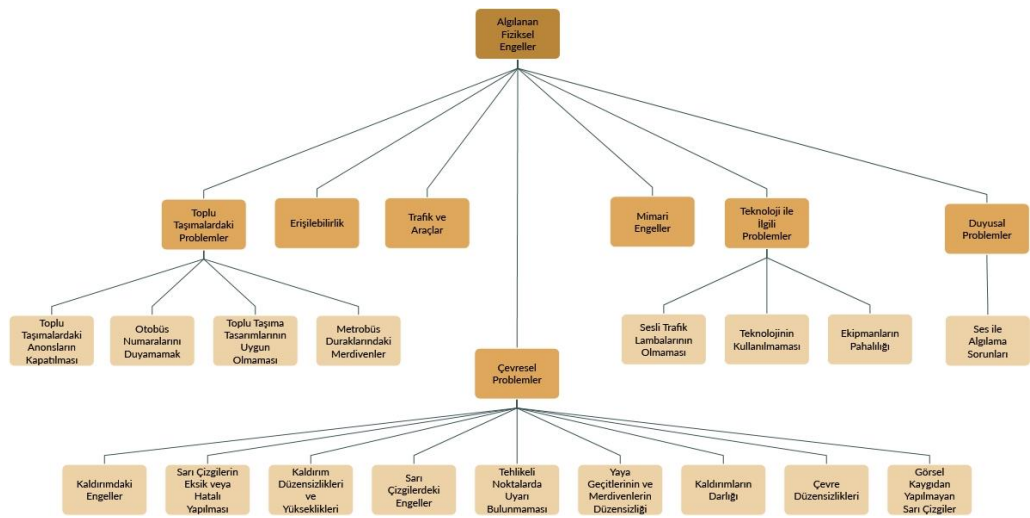
İstanbul’da toplu taşıma araçları kent içinde en çok kullanılan ulaşım araçlarıdır. Toplu taşıma araçları arasında katılımcıların ifadelerine göre en rahat kullanılan araçlar, metro

ve metrobüslerdir. Metro ve metrobüs duraklarının otobüs duraklarına göre daha düzenli olması, araç içlerindeki seslendirmelerin sürekli etkin olması gibi sebepler, katılımcıların metro ve metrobüsleri daha erişilebilir olarak algılamasını sağlayan faktörlerdir.

“Kolaylıklar çoğu zaman bazen metrolarda yaşıyoruz. Ulaşım açısından en azından bu araç nereye gidiyor, he sabit yani biz rahatlıkla gidip bine biliyoruz. O bize biraz kolaylık sağladı.” (KN:11; Erkek, 18-44 yaş gr.), “Hayatımızda metrobüs, metro falan çok kolaylık. Onlar çok iyi vallahi onların.” (KN:15; Kadın, 55-64 yaş gr.) ifadeleri ile katılımcılar metro ve metrobüsün diğer toplu taşıma araçlarına göre daha çok kolaylık sağladığını belirtmektedirler.

4.4.1.1.2 Algılanan fiziksel engeller

Görme engelli bireyler tarafından algılanan fiziksel engeller, katılımcıların verdiği yanıtlar doğrultusunda kendi içlerinde yedi başlık altında kategorize edilmiştir. Bu engeller; *çevresel problemler, toplu taşımalarındaki problemler, teknoloji ile ilgili problemler, duyuşal problemler, trafik ve araçlar, erişilebilirlik* ve *mimari engeller* olarak sınıflandırılmıştır (Şekil 41).



Şekil 41: Algılanan fiziksel engeller teması sınıflandırması

Bu sınıflar altında bulunan kodlar ve bu kodların kapsadığı ifade sayılarının yoğunluğu NVivo programı aracılığıyla elde edilen hiyerarşi grafiği ile ifade edilmiştir (Şekil 42).

Şekil 42: Algılanan fiziksel engeller teması ve kodların kapsadığı ifade sayılarına göre hiyerarşi grafiği (NVivo: tree map)

“Bize sadece sıkıntıyı çevre yapıyor.”
(KN:28; Kadın, 18-44 yaş gr.)

Görüşmeler sonucunda, katılımcıların hemen hepsinin kaldırımların üzerinde karşılaşılan fiziksel engellerin kentsel deneyimlerini zorlaştırdığından bahsettiği fark edilmiştir. Bu engellerden bazılarının kaldırılma park edilen arabalar, gelişigüzel bırakılan elektrikli scooterlar, esnafların koyduğu tezgâhlar ve masalar olduğu, öte yandan kentsel tasarım düzenlemelerinde engelli deneyimini ihmal eden yaklaşımın sonucu çeşitli engellerin de bulunduğu ifade edilmektedir. Yayaların kullanacağı noktalara konulmuş tabelalar, elektrik direkleri, ağaçlar ve araç parkını engellemek için yapılan bariyerler gibi engeller de engellilerin hayatlarını zorlaştırmaktadır. Benzer şekilde görme engellilerin yüzlerini

 arpmalarına neden olacak şekilde a a  dallarının veya tabelaların yüz hizasında olması da görme engelliler için ciddi sorunlar teşkil etmektedir.

Bu durum, toplam 40 katılımcının 34'ünün ifadesinde açık bir biçimde ortaya konmaktadır: “Arabaların park edilmesi, motorların, martıların ve birçok engelin kaldırıma konulması kaldırımda yürümemizi zorlaştırıyor.” (KN:1; Kadın, 18-44 ya  gr.), “Engelli için rampa yapıyorsun rampanın önüne engeller koyuyorsun. Ne oluyor? Engellilerin i ini zorlaştırıyor.” (KN:2; Erkek, 45-54 ya  gr.), “Yaşadığım zorluklar tabii ki oluyor. Herkes gibi bunun sebebi de, kaldırım üzerindeki engeller.” (KN:3; Kadın, 18-44 ya  gr.), “Kaldırımın üstüne çok fazla engel çıkıyor karşımıza. Yeri geliyor bazı kaldırımlar yüzünden yani çok fazla ürünler var, çok fazla objeler, nesneler var. Biz onlar yüzünden yeri geliyor evimizi bile bulamayabiliyoruz.” (KN:4; Kadın, 18-44 ya  gr.), “Kaldırımların üzerinde bulunan elektrik direkleri, ağaçlar, a a  dallarının yüz hizasında olması, tabelaların, levhaların yüz hizasında olması uzun boylular için bunlar problem.” (KN:5; Erkek, 18-44 ya  gr.), “Kaldırımlarda yürürken, o dükkânların dışarı çıkardığı dolaplar, kafelerin dışarı çıkarttığı masalar, sandalyeler benim hayatımı olumsuz yönde etkiliyor. O kaldırıma park edilmesin diye yapılan babalar vardır ya, hani böyle araba park edilmesin diye, onlara takılıp düşmekten, o kaldırımlardaki direklere ba lanan o elektrikli scooterlar, o martılar bizim ba  belalarımız onlar bizim.” (KN:6; Erkek, 45-54 ya  gr.), “Kaldırım  zerindeki levhalar, a a , dairede buna benzer i te tanıtım şeyleri, tabelalarının düzensiz olması” (KN:7; Kadın, 18-44 ya  gr.), “Kaldırımların yayaların y r yebileceğı yere engelleri koyuyorlar, park etmemeleri gerekiyor sürekli kar ıla ıyoruz sürekli mahallede.” (KN:8; Erkek, 55-64 ya  gr.), “Ağaç olmasa, direk olmasa, çarpmasa bazen çarpıyoruz. Ne yalan söyleyeyim, bazen direge çarpıyoruz, a aca çarpıyoruz. Bunlar olmasa daha iyi olur.” (KN:9; Erkek, 18-44 ya  gr.), “Araç parkları artı o yetmiyormu  gibi şimdi ba ımıza bir de bu martı denilen scooterlar çıktı.  u an

bayağı onlarla, gelişi güzel şey yaptıkları için devrildikleri için ve arkadaşlarımızda bastonu kaçırdıkları için bunlara takılıp düşen çok oluyor.” (KN:10; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Kaldırımlara rastgele ürünlerin bırakılması. Bir de şu anda Şişli bölgesinde çok görme engelli bu scooterlara takılıyor. Bir engeldir. Şimdi yere düşüyoruz. Onunla ilgili bir çalışma yapılsaydı güzel olurdu.” (KN:11; Erkek, 18-44 yaş gr.), “Kaldırımlarda arabaların motorlarının olması, gereksiz direklerin, ağaçların ağaca karşı değil ama ağacında bir yeri olur. Onun dışında esnafların dışarıya malzemelerinin dışarıya koyup oraya çekip sergilemiş olması. Bunlar bizim İstanbul’da en çok yaşamış olduğumuz sorunlar, kaldırım, ulaşım.” (KN:12; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Kaldırım üzerinde yol üzerlerinde falan ağaçların oluşumu, hani kaldırımları gereksiz genişletiyorlar veya gereksiz yerlere ağaç dikiyorlar. Hani bu ağaç dikmeye, yerlerine de bir düzen getirilmeli.” (KN:13; Kadın, 18-44 yaş gr.), “Kaldırımlara konulan bu dükkânların malzemeleri olur falandır, filandır o tarz şeyler.” (KN:14; Erkek, 18-44 yaş gr.), “Şu kaldırımlarda valla yolda yürüyemiyoruz. Kaldırımlarda yürüyemiyoruz. Kaldırımlardaki dubalardan çok şikâyetçiyiz. Taş, duba ne ararsan.” (KN:15; Kadın, 55-64 yaş gr.), “Kaldırımlarda, dubalardan ziyade zaten ağaçlar var, direkleri dikiyorlar, dubaları koyuyorlar ve aynı zamanda arabaları da park ediyorlar. Zaten yoldan araba gidiyor. Hani yolda yürüme imkânsız onun hani bir de arabaları park ediyorlar, aşağı insek olmuyor, yukarıdan yolumuzu bulamıyoruz. Yani bu çok sıkıntı. Onun için ben esnaflar mesela koyuyorlar eşyalarını dışarıya. Hani o da bize ayrı bir sıkıntı veriyor. Nereden nasıl gideceğimizi bilemiyoruz açıkçası.” (KN:16; Kadın, 45-54 yaş gr.), “Kaldırımdaki işgaller genelde.” (KN:17; Erkek, 45-54 yaş gr.), “İnsanların yaya kaldırımlarını aşırı derecede işgal etmesi, yani bir dükkânların falan.” (KN:18; Erkek, 55-64 yaş gr.), “Arabasını park ediyor. Ben çıkış noktasını bulamıyorum kaldırımın mesela.” (KN:20; Kadın, 45-54 yaş gr.), “İşte gereksiz direkler öyle dediğim gibi o dükkânların mağazaların

önüne konulan ürünler, hiç olmayacak yerlere araç park etmeleri. Bu tür zorluklar yaşıyoruz.” (KN:21; *Erkek, 55-64 yaş gr.*), “Dükkânların önleri maşallah ikinci bir dükkân gibi. Engelliler, yaşlılar, bebek arabalıları için sıkıntı.” (KN:22; *Erkek, 55-64 yaş gr.*), “Kaldırımdaki o duba taşları, tabelaları işte örnek verdim. Kaldırımda araç dolu. Ben oradan geçemiyorum.” (KN:23; *Erkek, 55-64 yaş gr.*), “Yürüyorum, üç tane baba dedikleri şey var. Onlar ne işe yarıyor? Onları niye koyuyorlar? Çok sinirime gidiyor onlar. Onlar ne işe yarıyor, niye koyuyorlar anlamıyorum. Ondan sonra, tabelalar.” (KN:24; *Kadın, 45-54 yaş gr.*), “Park alanlarıyla alakalı yanlış araç parkı, işte şimdi bir de martılarımız eklendi. Martı parkı bunlardan dolayı işte kaldırımların üstüne konan masadır, sandalyedir, işte manavın kasasıdır gibi bu tarz şeylerden çok zorlanıyoruz.” (KN:27; *Kadın, 45-54 yaş gr.*), “Reklam tabelaları işte. Ağaçlar bunlara çarparak orada olduğunu öğrenmiş oluyoruz.” (KN:28; *Kadın, 18-44 yaş gr.*), “Otobüs araba bırakıyorlar işte dükkânlarda yine eşyalar oluyor. Yani çok zorluklar yaşıyoruz.” (KN:29; *Kadın, 18-44 yaş gr.*), “Kaldırımlarda araç koymaları. Engel olmaları bizim için çok zor. Şeyler yaşıyoruz yani. Sorunlar yaşıyoruz. Karşı karşıya geliyoruz.” (KN:30; *Kadın, 18-44 yaş gr.*), “Kaldırım takibim güzel ama işte ortadan gittiğim zaman diyelim ki bir ağaç geldiği zaman engel bir yere çarptığım zaman şey yapıyorum, zorluk yaşıyorum. Diyelim ki bir araba, bir araç, bir motosiklet. Bunlar olduğu zaman hani şey kaldırımın üstüne park ediyorlar. Bundan da dolayı zorluklar yaşıyorum.” (KN:31; *Kadın, 45-54 yaş gr.*), “Hiç bizim göremeyip göremediğimiz bir yerde mesela dubaların olması, direklerin olması. Onlar bizi zorluyor.” (KN:32; *Kadın, 45-54 yaş gr.*), “Araba parklarıyla çok sıkıntı yaşıyorum. Olur, olmaz yerlerde park oluyor geçmekte gitmekte zorluk çekiyorum. En basit örneği. Ya da kaldırımlarımızın üzerlerine tezgâh açıyorlar. O da çok zorluyor. Ne bileyim oturup mesela yani olmuyor ama bazen oluyor mesela. Dilenenler yer kaplıyorlar. Onları ezerek geçmek zorunda kalıyoruz falan. Yani bayağı bir zor. İstanbul'da yürümek

bir hayli zor diyorum.” (KN:35; Kadın, 45-54 yaş gr.), “Kaldırımlarda da ya direkler ya ağaçlar, ağaçlar hadi çok masum. Ya da şu scooterlar özellikle bizi engelleyen yani büyük şehirlerde. Bir de mesela mağazaların kaldırımlara taşıt koydukları masalar ya da ne bileyim stantları.” (KN:36; Kadın, 45-54 yaş gr.), “Kaldırımlar araba park yerleri. O en büyük engel onlar zaten.” (KN:37; Erkek, 55-64 yaş gr.), “Saçma sapan tezgâhlar mağazaların önüne konuluyor. Direkler anlamsız yerde ortada. Mağazaların masa sandalyesinden tutun da sattıkları eşyalara kadar kutularla beraber dışarıda.” (KN:38; Kadın, 45-54 yaş gr.), “Belediye kaldırımları yeniden şey yaptı. Sözde düzeltti ama esnaflar masa sandalye koyduğu zaman kaldırımın kenarına yakın orta yerlerde de ağaçlar var, ağaçlar diktiler. Ağaçların kenarına da böyle bir betondan bir şeyler çevirmediler. Hep sıkıntı yaşıyoruz yani başka bir şey değil.” (KN:39; Erkek, 55-64 yaş gr.) şeklindedir.

Katılımcıların kaldırımlarda karşılaştıkları engeller hususundaki bu olumsuz değerlendirmeleri, yaya kaldırımlarının kenarında kullanılacak olan ağaç, elektrik direği, trafik levhaları gibi kentsel ögeler, yaya kaldırımı ile taşıt yolu arasında bir şerit halinde ve tek bir hizada yerleştirilmesi ve en az 75 cm ile en çok 1,2 metre genişliğinde olması ve kullanılan ögelerin çevreleri uyarıcı duyumsanabilir yüzeyler ile çevrelenmiş olması gerekliliğini vurgulayan aktarımlar olarak dikkati çekmektedir [56].

- **Sarı Çizgilerin Eksik veya Hatalı Yapılması**

Görme engellilerin kentte hareket ederken yaşantılarını kolaylaştıran en önemli ögelerin başında sarı çizgiler bulunmaktadır. Sarı çizgilerin eksik ve hatalı yapılması durumunda kullanıcılar sorunlar yaşamaktadırlar. Varacakları yere varamamak, bir yere çarpmak, gereksiz mesafeler yürümek gibi birtakım problemlerle karşı karşıya kalmaktadırlar. Katılımcıların büyük çoğunluğu, bu tür olumsuz deneyimlerinden üzüntüyle bahsetmektedirler.

Katılımcıların bahsettiği ifadeler, “Sarı çizgilerin doğru bir şekilde yapılması gerekiyor mesela bazen bazı yerlerde nerede başlayıp nerede bittiği bile belli değil. Bir bakıyorum mesela ulaştığım noktaya ulaştığım yere daha gelmeden sarı çizginin bittiğini fark ediyorum ve o anda yoluma devam edemiyorum.” (KN:1; Kadın, 18-44 yaş gr.), “Sarı çizgiler her yerde mevcut değil, belirgin değil. Her yerde ben olması taraftarıyım.” (KN:4; Kadın, 18-44 yaş gr.), “Hem malzemesi uygun değil hem de ağacın etrafında sonsuz dönüyor. Bir kaldırımda var bir kaldırımda yok.” (KN:5; Erkek, 18-44 yaş gr.), “O sarı çizgiler, zaten başlı başına hiç onlara güvenip de yürüyemiyorum.” (KN:6; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Çoğu yerde var ama yanlış tasarlanmış.” (KN:7; Kadın, 18-44 yaş gr.), “Kaldırımlarda çok zorlanıyoruz, çizgi yok.” (KN:9; Erkek, 18-44 yaş gr.), “Kılavuz yolların %80 hatta %90’dır İstanbul’da kılavuz yollarının kaldırımlarda olmaması bizim için büyük sıkıntı.” (KN:12; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Sarı çizgilerin azlığı var.” (KN:13; Kadın, 18-44 yaş gr.), “Sarı çizgilerin aslında bir işe yaramadığını düşünmüyorum kendimce.” (KN:14; Erkek, 18-44 yaş gr.), “Kılavuz yollarının eksik olması.” (KN:17; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Sarı çizgilerin yeterli derecede olmaması.” (KN:18; Erkek, 55-64 yaş gr.), “Sarı çizgilerin tamamen kırık olması yani tam yarısı var, yarısı yok. Sarı çizgiyi kaybediyoruz.” (KN:19; Erkek, 18-44 yaş gr.), “Bazı yerlere her yerde yok tabi de sarı çizgiler koyuyorlar bu görme engelliler için ama gerçekten çok yetersiz.” (KN:21; Erkek, 55-64 yaş gr.), “Deve hörgücü gibi yapıyorlar sarı çizgileri topuklu ayakkabıyla siz üzerinde yürüyemezsiniz, yürürseniz düşersiniz bizlerde de ayak ağrısı yapıyor. O yüzden sakat.” (KN:22; Erkek, 55-64 yaş gr.), “Mesela işaretler yok. Önceden çizgi işaretler vardı. Onlar yok. Onlar yok mesela. Kaldırımlarda ki işaretleri kaldırmışlar. Yok. Kaldırımı Değiştirdiler ama işaretleri koymadılar.” (KN:26; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Kaldırımda en büyük zorluklarımız var bizim kılavuz çizgilerimiz her noktada olmaması.” (KN:28; Kadın, 18-44 yaş gr.), “İyileştirmek için öncelikle sarı hani yollar

hani bantların yapılması gerekiyor. Çünkü burada çoğunlukta yok. Yani bizim Çağlayan'da örnek çoğu yerde yok. Yani en önemlisi bizim için sarı yollar.” (KN:31; Kadın, 45-54 yaş gr.), “Sarı çizgilerimiz de her geçen gün yok olmaya devam ediyor, yok oluyor. Biz oldukça zorluk çekiyoruz tabii ki. İnişler, çıkışlar o sarı çizgiler bizim için büyük bir önemi var.” (KN:34; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Yani öncelikle rahat yürüyebileceğimiz kabartmalı yollar kolay yürüyebileceğimiz. İşte tehlikelerden uzak. Hemen caddenin yanı başı değil.” (KN:36; Kadın, 45-54 yaş gr.), “Sarı çizgiler çok belirgin ve bastonun tekerleri sığıldığında taktın mı dümdüz gidebilmelisin.” (KN:38; Kadın, 45-54 yaş gr.) şeklindedir.

- **Kaldırım Düzensizlikleri ve Yükseklikleri**

Kent içinde kaldırımlar, araç yolundan ayrılmak için belli bir yükseklikte olmalıdır. Kaldırım yüksekliğinin fazla olması durumunda bireyler kaldırımlara çıkmakta zorlanabilmektedirler. Özellikle engelli bireyler için bu durum sorun teşkil etmektedir. Bu sebeple, kaldırımlara ulaşım en fazla %2 eğimli bir rampa yardımı ile olmalıdır. Rampa yoksa kaldırım yüksekliği en fazla 15 cm olmalıdır [53]. Öte yandan düzensizliğe sebep olan kaldırımlarda bulunan, onarılması gereken ama onarılmamış çeşitli hasarlar, çukurlar da engelliler için oldukça sakıncalıdır.

“Kaldırım yüksekliğinin standart olmaması. Bazıları çok yüksek bazıları çok alçak.” (KN:5; Erkek, 18-44 yaş gr.), “Kaldırımlar bir kere maalesef o kadar yüksek olmamalı.” (KN:6; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Kaldırımların yükseklikleri ya da düzensiz yapılması işte çukurları onarılmayan kaldırımlar ile karşı karşıya kalıyoruz. Kaldırımların düzenli bir şekilde artık onarılması, bastonlarını rahat hareket edebileceği şekilde kaldırım mermerlerinin yapılması, özellikle de kaldırım boyutlarının artık belirli bir standart ölçüsünde olmasını istiyorum. Ben özellikle yani çoğu kaldırımlar inerken çok yüksek

oluyor. 20-25 santim olan kaldırımlar biliyorum ben İstanbul’da.” (KN:7; Kadın, 18-44 yaş gr.), “Kentsel kullanımda yaşadığımız en büyük sorunlar kaldırımlar. Kaldırımın düzensiz, bozuk olması.” (KN:10; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Kaldırımların bizlere göre düzenlenmemiş olması.” (KN:12; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Şöyle birçok yerde biz baston kullanırken kaldırımları baz alarak devam ediyoruz güzergâhımıza. Birçok yerde kaldırımlarının eksikliği var.” (KN:13; Kadın, 18-44 yaş gr.), “Yani bizim daha rahat kullanmamız için kaldırımları düzene sokmalılar.” (KN:16; Kadın, 45-54 yaş gr.), “Düzgün yapılmaması” (KN:17; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Kaldırımların bozuk olması” (KN:19; Erkek, 18-44 yaş gr.), “Kaldırımların şekilsizliğinden” (KN:21; Erkek, 55-64 yaş gr.), “Kaldırımların dizaynı, kaldırımların arabalar park etmesin diye yapmışlar öyle yarım metre yükseklik ama yani buradan ya sadece körler değil, ortopedik engelliler, dediğim gibi sizler, ya bebek arabasıyla bebeğini götürmeye çalışan anne de ondan etkileniyor. Yani bu kadar bilinçsiz bir iş nasıl yapılabilir diye düşünüyorum. Yani kaldırımın kenarını yükseltmekle.” (KN:22; Erkek, 55-64 yaş gr.), “Normalde kaldırımda yürürken o hava boşlukları var ovacık. Oralarda çok, düşen sağını solunu kuran çok arkadaş oldu.” (KN:23; Erkek, 55-64 yaş gr.), “Kaldırımlar düzeltilebilir mesela. Yerle birlik olabilir kaldırımın ucu. Çünkü ayağımız takılıyor, yüksek oluyor kaldırımlar. Hele İzzet Paşa’nın kaldırımları yüksek. İnemiyorsun, çıkamıyorsun.” (KN:24; Kadın, 45-54 yaş gr.), “Mesela karşıdan kaldırımlarda çıkarken zorlanıyorum, inerken zorlanıyorum. Mesela bir markete gidiyorum. Pazar arabamla ister istemez gidiyorum. İnerken çıkarken zorlanıyorum, baston kullanırken zorlanılıyor.” (KN:32; Kadın, 45-54 yaş gr.), “Bir kere kaldırımlar, yürüme alanlarımız bizlere göre hiç uygun değil.” (KN:34; Erkek, 45-54 yaş gr.), “En büyük sıkıntı tabii kaldırım bulamıyoruz yürüyebilmek için.” (KN:36; Kadın, 45-54 yaş gr.), “Dediğim gibi önce kaldırımların boyutları hemen hemen her yerde olmalı. Sadece bizim için değil. Tüm engelliler için kaldırımların iniş ve bitişleri, çıkışları

rampa gibi olmalı. Düz olmalı. Asla hiçbir şeye takılmamalıyız. Şöyle bir şey olmalı. Dümdüz olmalı.” (KN:38; Kadın, 45-54 yaş gr.) ifadeleri görme engelli olan katılımcıların kaldırım yüksekliğine ve düzensizliğine ilişkin karşılaştığı zorlukları özetleyen ifadelerdir.

- **Sarı Çizgilerdeki Engeller**

Sarı çizgilerin hatalı olmasının getirdiği problemlerin yanında, çoğu katılımcının da vurguladığı sarı çizgiler üzerinde hareketlerini kısıtlanmasına neden olan engellerin bulunmasıdır. Tam ortasında bir ağaç olması, araba park edilmesi, otobüs duraklarının tam üstünde konumlandırılması, insanların üzerinden yürümesi gibi engellerden dolayı görme engelli bireyler sarı çizgileri kullanırken problem yaşamaktadırlar.

“Sarı çizgilerin bulunduğu noktalarda mesela o direklerin olması ve bu benim gerçekten çok zorlukla yürüdüğümü söyleyebilirim ve çok kez o direklere o ağaçlara çarptığım çok olmuştur.” (KN:1; Kadın, 18-44 yaş gr.), “Sen görme engelli için sarı çizgi yapıyorsun ama getirip arabayı park ediyorsun. Sen görme engelliler için sarı çizgi yapıyorsun direği, çöp kutusunu koyuyorsun.” (KN:2; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Sarı çizgiler sözde bizler için yapılmış, kolaylık sağlaması için. Ama bize sorulmadan yapıldığı için, hem malzemesi uygun değil hem de ağacın etrafında sonsuz dönüyor. Tam ağacı ortasına dikmişler. İşte yine elektrik direkleri var, otobüs durakları var. Bir kaldırımda var bir kaldırımda yok. İnsanların üzerinde yürümesi.” (KN:5; Erkek, 18-44 yaş gr.), “Tabelalara kafalarını çarpması ya da otobüs duraklarının mesela tam işte kılavuz yolun tam önünde yapıldığı için düz cama çarpması.” (KN:7; Kadın, 18-44 yaş gr.), “Sarı çizgilerin, bizler için yapılan sarı çizgilerin işgal edilmesi.” (KN:18; Erkek, 55-64 yaş gr.), “Ya inanın düz çizgi üzerinde gidiyorsun ama kocaman bir ağaçla kucaklaşıyorsun çizgide. Ya dedim arkadaşlar bunu yani zihinsel engelli birisini

getirseniz vallahi ağacın etrafından döndürür.” (KN:22; *Erkek, 55-64 yaş gr.*), “Sarı çizgi bir derece ama dediğim gibi o da engelsiz pek yok. Ya tabela engeli var, ya bir ağaç şeyi var.” (KN:23; *Erkek, 55-64 yaş gr.*), “Ondan sonra direkler, tam mesela kabartma yolu var ya tam kabartma yolun bitişine direk koymuş o direk oraya niye koydun? Çok söylenecek şey var da.” (KN:24; *Kadın, 45-54 yaş gr.*), “Bizim kılavuz çizgilerimiz her noktada olmaması ayrı, bir de olan yerlerde meşguliyetleri çok ayrı bir şey. Bu son zamanlarda çıkan şeyler martı scooterlar daha büyük bir sıkıntı oldu. Hani belli park alanlar olmadığı için buldukları işte elektrik direkleri işte, gaz direkleri her yere park edebiliyorlar, bağlayıp gidiyorlar. Bunlar bizim için çok büyük engel. Mesela onun dışında araç parkları, mantarları kırıp araçları park ediyorlar. İş yerleri mesela normalde önlerine tezgâh yasak ama tezgâh açıyorlar, içerideki vitrini dışarı taşıyorlar. Yani bunlar en büyük etkenler. Kılavuz çizgisi geliyor mesela ağaç var, ağacın etrafını tavaf ediyoruz. Kılavuz çizgisi dönüyor ağacı tekrar düz devam ediyor, gidiyor. Tekrar bir ağaç varsa tekrar dönüyor, tekrar devam ediyor. Yani bir taş sadece geriye koysa biz düz gideceğiz ama biz ağacı tavaf ediyoruz. Ondan sonra mesela reklam tabelası bir kere şimdi ilk yapılmış Emirgan sahile ineceğiz okulda o zaman öğrenciyiz. Şimdi kılavuz çizgisi var ya, özgüvenli yürüyoruz, gittik tabelaya kafayı çarptık tabela kılavuz çizgisi bitiyor, tabela var sonra kılavuz çizgisi devam ediyor. Yani böyle bir şeyler saçmalıklar da var mesela.” (KN:28; *Kadın, 18-44 yaş gr.*), “Görme engelli yollarını araba park ediyorlar. Ne bileyim işte tam ağacın yanına görme engelli yolunu yapıyorlar falan hani.” (KN:33; *Kadın, 45-54 yaş gr.*), “Sarı çizgilerin üzerine arabalar park ediyorlar. Motosikletler park ediyorlar. Seyyarlar özellikle benim mesela Ok Meydanı Hastanesinden Çağlayan Adliye bahçesine kadar kaldırımda sarı çizgi var. Sarı çizginin üzerinde motosiklet park ediyorlar.” (KN:39; *Erkek, 55-64 yaş gr.*) şeklindeki ifadeleriyle katılımcılar sarı çizgilerinin üzerine konan engellerin oluşturduğu zorlukları vurgulamaktadırlar.

- **Tehlikeli Noktalarda Uyarı Bulunmaması**

Görme engelli bireyler kentsel mekânları kullanırken yollarda veya kaldırımlarda çeşitli şehir içi çalışmalar yapıldığında ya da zeminler hasar aldığında bu noktalarda sorun yaşamaktadırlar. Katılımcılar kazılan çukurların, yığılan kum veya taşların, oluşan hasarların vb. etrafında görme engellilerin fark edebileceği şekilde emniyet şeridi ya da korkuluk gibi bir takım belirteçler, uyarılar konulması gerektiğinin üzerinde durmaktadırlar.

“Yüksek kaldırımın aşağısı da yolmuş, tretuvar da yok. Korkuluk falan da yok, aşağıya düşmüştüm. Böyle bir sıkıntı yaşamıştım yani Maltepe’de.” (KN:12; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Ben akşam evime rahatlıkla gittiğim zaman sabah aynı yoldan geri döndüğümde yarı belime kadar çukura düştüm. Mesela hiçbir işaret yok, hiçbir şey yok. Doğalgaz çukuru açmışlar ya hiçbir uyarı olmadan. Bunlar yani bizler için sorunlar yaşatabiliyor.” (KN:18; Erkek, 55-64 yaş gr.), “Belediyelerin yine çalışma yaptıkları ortamlarda, emniyet şeritleri koymamaları, çukur açıp çukurları zamanında kapatmamaları, bozuk yolları zamanında yapmamaları. Eee biz engelliler için engelliler için olduğu kadar sizler için de sıkıntı zaten.” (KN:22; Erkek, 55-64 yaş gr.), “Bir de yolda yapılan kazılar yolda mesela küçük bir kazı yapılsa bile mesela diyelim ki gündüz gidiyorsun düz yol fakat orada gündüz bir çalışma yapıyorlar. Etrafına şöyle 4 direk dikip veya duba gibi bir şey koyup ip çekseler evet bir şey olur. O giderken düz bildiğin için patır kütür bir örnek de bu yani. Alt tarafı buraya görenler de düşer akşamları.” (KN:23; Erkek, 55-64 yaş gr.), “Görünmeyen çukurlar” (KN:32; Kadın, 45-54 yaş gr.), “Şimdi bile gelirken düz yolun önüne çok az bir şekilde kum konulmuş. Şimdi yani düz bildiğim yeri bile bazen ya çukur buluyorum, ya kum buluyorum, ya taş buluyorum. Çok anlamsız şeylerle karşılaşabiliyoruz.” (KN:38; Kadın, 45-54 yaş gr.) şeklindeki ifadeleriyle

katılımcılar kent içinde tehlike oluşturabilecek noktalarda uyarı olması gerektiğinin üzerinde durmaktadırlar.

- **Çevre Düzensizlikleri**

Kentsel çevre düzenlemelerinin engelli bireylere yönelik tasarlanması, kentin erişilebilirliği açısından büyük önem taşımaktadır. Çevre düzenlemeleri esnasında en ufak bir değişikliğin dahi engellileri düşünülerek yapılması gerekmekte ve yapılmadığında engelliler için sorun teşkil etmektedir.

“Genellikle çevrenin düzenli olmaması.” (KN:11; Erkek, 18-44 yaş gr.), “Görme engelli olduğumuz için hani bizler için biraz daha işaretlerin kalıcı olması sağlanmalı. Nasıl kalıcı? Örneğin çimler var diyelim orada tabela var ya. O tabelayı görenler için ama bizim için de örneğin kaldırımının yüksek yapılması ya da hani, sarı çizgi örneğin olmalı nokta nokta olduğu şekilde o bizim için dur işareti demek ya ful orayı sarmalı. Örneğin bir sahil yolunda dolaşırken görme engelli rahatlıkla dolaşabilmeli. Bunun gibi düzenlemeler getirilmeli.” (KN:13; Kadın, 18-44 yaş gr.), “Bazı yerlerde kaldırım hiç yok. Çevre düzenlemesi adı altında her yeri eleğe çevirmiş durumda belediyeler. Bundan mesela çok şikâyetçiyim.” (KN:20; Kadın, 45-54 yaş gr.), “Çevresel etken. Aslında bizim kendimizle ilgili bir sıkıntımız yok. Yani bu anlamda en büyük etken çevresel bizimle ilgili bir etken değil aslında. Bize sadece sıkıntıyı çevre yapıyor.” (KN:28; Kadın, 18-44 yaş gr.) ifadeleri ile görüşmelerde katılımcılar engellilere yönelik çevre düzenlemeleri olmadığında engel oluşturduğunu vurgulamaktadırlar.

- **Kaldırımların Darlığı**

Kaldırım genişlikleri kent kullanıcıları açısından çok önemlidir. Özellikle İstanbul gibi nüfusu fazla olan kentlerde kaldırımların kullanım fonksiyonları artmaktadır. Kaldırımlarda otobüs durakları, yürüme alanları, ağaçlar, elektrik direkleri vs. yoğunluğu

arttığında kaldırım kullanıcıları zorlanmaktadırlar. Özellikle görme engelli bireyler kaldırımları kullanırken boyutları sebebiyle de birçok engelle karşılaşmaktadırlar. Bu noktada kaldırımların genişliği en az 1,5 metre genişlikte olmalıdır. Fakat 2 metre olması, ideal olarak tanımlanmaktadır. Kaldırımın genişliği otobüs duraklarında asgari 3 metre ve dükkân önlerin de ise en az 3,5 metre olmalıdır. Kullanım yoğunluğuna göre genişlikler düzenlenmelidir [54].

“Kaldırımların daha geniş olması lazım. Kaldırımların her iki tarafında, bir tarafına ağaç bir tarafına elektrik direği dikeyyorlar, geniş kaldırımları daraltıyorlar. Bu tarz dikilecek şeylerin, elektrik direklerinin, ağaçların aynı hizada yapılıp bize yürüme alanları bırakmaları gerekiyor.” (KN:5; Erkek, 18-44 yaş gr.), “Mesela kaldırımların dar olması. Daha geniş olsa daha iyi olur hani.” (KN:30; Kadın, 18-44 yaş gr.), “ Bazı daha gelişmiş ilçelerde yollarla kaldırımlar çok daha düzgün. Ki çok oralara uğramadığımız için herhalde oraların şeyleri daha geniş. Ve daha düzgün. Daha düz. Keşke yaşadığımız bölgelerinki de öyle olabilse. Düz alanda iki görmeyen, kol kola geçebilmeli. Hani arka arkaya üç dört tane. Çünkü biz birbirimizle birleşik yaşarız. Mesela eşimle ben hep kol kola giriyoruz. Hadi üçüncü insan yardım edecek. Üçümüz sığmayız.” (KN:38; Kadın, 45-54 yaş gr.) ifadeleri kaldırım genişliğinin önemini belirtmektedir.

- **Yaya Geçitlerinin ve Merdivenlerin Düzensizliği**

Kentsel mekânlarda karşılaşılan yaya geçitlerinin düzensizliği, geçitlerde gerekli uyarıların olmaması gibi durumlar görme engellilerin kentte yaşadıkları problemler arasındadır. Buna benzer olarak merdivenlerin rıht yüksekliklerinin fazla olması veya basamaklarda oluşan hasarlar kullanıcılar için çeşitli fiziksel sorunlar teşkil etmektedir.

“Örneğin buraya gelirken karşıdan karşıya geçtik, çapraz geçecektik. Hani bir belirteç olsaydı o şekilde geçebilmemiz daha kolay olurdu. Kardeşim az gördüğü için o şekilde

geldim ama ben tamamen görmüyorum. Ya şöyle tam olarak mekânı hatırlamıyorum ama orada birçok merdiven vardı. Merdivenden çıkarken merdivenin yarısı yoktu. Yani bir basamağın yarısı yoktu ve ben oradan düşmek üzereydim ya bu şekilde yolda hani problemlili gidişat falan ya o açıdan sıkıntı çekiyorum.” (KN:13; Kadın, 18-44 yaş gr.), “O merdiven inişleri var.” (KN:23; Erkek, 55-64 yaş gr.), “Karşıdan karşıya geçerken yaya geçitlerin az olması. Yaya geçitleri daha sık olabilir veya ışıklar daha sık olabilir. Bunlar yapılabilir.” (KN:32; Kadın, 45-54 yaş gr.) ifadeleri görüşmeye katılan görme engelli bireylerin kentte yaya geçitlerini ve merdivenleri kullanırken yaşadıkları sorunları yansıtmaktadır.

- **Görsel Kaygıdan Yapılmayan Sarı Çizgiler**

Sarı çizgilerin kent içinde ve yapılarda bulunması görme engellilerin özgürce hareket edebilmeleri için önemlidir. Fakat birçok kamusal yapılarda ve kamusal mekânlarda görsel kaygıdan dolayı sarı çizgilerin yapılmadığı, göze ifade etmek için görme engelli bireylerin hayatını olumsuz etkilendiği yapılan görüşmelerde önemle vurgulanmaktadır.

Mimari estetiğin öncelikli olduğunu belirten ifadeler, “Bugün baktığınızda hiçbir alışveriş merkezinde sarı çizgi yok, kılavuz yol yok. Bu neden yapılmıyor söyleyeyim onu da size. Sadece o alışveriş merkezinin şekli şemalı bozulmasın diye yapılmıyor. Ben her bir alışveriş merkezine gittiğimde neden insanlardan yardım alayım. Dilediğim yere kendim gidemeyeyim. Neden o alışveriş merkezinin güvenliğine beni şuraya götür diyeyim. Bunu demek istemiyorum artık.” (KN:6; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Ya görsellikten çok görme engelli olduğumuz için hani bizler için biraz daha işaretlerin kalıcı olması sağlanmalı.” (KN:13; Kadın, 18-44 yaş gr.) şeklindedir.

Toplu Taşımalardaki Problemler

*“Toplu taşımalarda bazı sorunlarımız var. Bahaneler bizi mağdur edebiliyor.”
(KN:25; Erkek, 18-44 yaş gr.)*

• Toplu Taşımalardaki Anonsların Kapatılması

İstanbul'daki toplu taşıma araçlarının çoğunda sesli anonslar bulunmaktadır. Fakat otobüs gibi bazı araçlarda bu anonslar bazen kapatılmakta bazen ise bozulduğunda onarılmamaktadır. Bu durum toplu taşıma kullanan görme engelli bireylerin yanlış yerlerde veya duraklarda inmelerine neden olabilmektedir.

“Anonsların kapatılmamasını rica ediyorum, otobüslerdeki metrobüslerdeki anonslar.” (KN:1; Kadın, 18-44 yaş gr.), “Toplu taşıma aracı kullandığımız zaman şoförler anonsları kapatmazsa, en azından rahat bir şekilde bir görme engellinin dışarıdaki hayata birazcık daha da olsa kolaylaştırabilir diye düşünüyorum.” (KN:4; Kadın, 18-44 yaş gr.), “Belediye otobüslerinde sesli anons hep kapalı onlarda zorlanıyoruz.” (KN:9; Erkek, 18-44 yaş gr.), “Yani otobüs numaralarında ve şeylerde sesli sistemlerde çok sorun yaşıyoruz. Özellikle şoförlerin duyarsız olması, ses sistemini kapatması arızalı, deyip bize yalan söylemesi. Ama bu sadece yine toplumu da ilgilendiriyor. Sadece görme engelliği ilgilendirmiyor bu ülkede okuma yazma bilmeyen birçok vatandaşımız var maalesef. Avrupa bölgelerine nazaran bizde daha yüksek. Artı, mesela siz Ankara'dan veya Anadolu'dan bir yerden geldiniz, ulaşım kullanacaksınız burada. Ama İstanbul'a yabancısınız duraklarda zaten küçücük yazılar, otobüslerin camlarında filmler. Dışarı doğru düzgün gözükmüyor zaten okuyamıyorsunuz ve o durağın hangi durak olduğunu bilmiyorsunuz. Bir gören olsanız bile okumanız yazmanız yok. Bunu kaçırabiliyorsunuz. Yani burada toplumun diğer kesimini de bu sesli sistem şey yapıyor ilgilendiriyor.” (KN:10; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Hani otobüslerde hangi durağa geldiğimizi söylüyor fakat

böyle bir sistem entegre edildi. Mesela otobüs durağı geldiği zaman kendi numaranı okuyor. Ama onu hiçbir şoför onu açmıyor ya da sistemden haberi yok.” (KN:11; Erkek, 18-44 yaş gr.), “Genelde böyle yani görme engelliyim işte otobüse binmiş olduğumuz zaman da çoğu zaman işte sistemlerin çalışmaması” (KN:12; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Bir de otobüs sistemlerinde mesela kısıyorlar, açmıyorlar. Otobüs sistemleri her neyse işte tren, metro, metrobüs. Bunların ses sistemlerinin çalışmasını istiyorum.” (KN:15; Kadın, 55-64 yaş gr.), “Bu otobüslerde hani duraklara yaklaştığı zaman hangi otobüs nereye gittiğini açarlarsa çok çok memnun oluruz.” (KN:16; Kadın, 45-54 yaş gr.), “Otobüslerde konuşan sistemlerin pek fazla işlev görmemesi” (KN:18; Erkek, 55-64 yaş gr.), “Sesli komutlar zaten çalışmıyor.” (KN:19; Erkek, 18-44 yaş gr.), “Birçok Araçlarda mesela eski daha önceleri konuşma programı açıkken rahatlıkla yolunu takip edebiliyordum. Nereye geleceğine dair? Ama şimdi birçok belediye şoförleri, kaptanlarımız kendi şeyine kalmış bir şekilde kapatıyor, isterse açıyor, isterse açmıyor ama bunu ben açmak istemiyorum demiyor. Sistemde bir problem var diyerekten kapatıyor. Tartışmaya giremiyorsunuz çok fazla.” (KN:20; Kadın, 45-54 yaş gr.), “Ya mesela bizim şimdi sesli sistemler var otobüslerde falan ama en büyük rahatsızlığımızdan bir tanesi de şu, yaklaşık üç-dört seneden beri hâlâ sistem doğru düzgün çalışmıyor. Çalışan bir sistemdir bu. O belediye bu belediye demeden, he yapılmış bir hizmeti bozacağınıza daha iyisini yapmak için mücadele edin. Eee şimdi bu sesli sistemlerden otobüsün hangi durağa geldiğini gelecek durağın hangi olduğunu söylüyor hangisi olduğunu söylüyor.” (KN:22; Erkek, 55-64 yaş gr.), “Şimdi otobüslerde sesli anonslar var ya geldiğini söylüyor. Valla çoğu zaman bu ses yok kapanıyor. Soruyoruz şoföre ya diyor otomatik çalışıyor bunlar, diyor sistemde sıkıntı var. Benim elimde bir şey yok diyor falan.” (KN:23; Erkek, 55-64 yaş gr.), “Toplu taşımalarda bazı sorunlarımız var. Mesela sesli anons sisteminin var olmasına rağmen kullanılmaması şoförlerin kullanmamak için uydurdukları bahaneler

bizi mağdur edebiliyor.” (KN:25; *Erkek, 18-44 yaş gr.*), “Otobüslerde keza var. Hani şu anda sesli yalıtım var ama onun kontrolü de şoförlerin elinde olduğu için onlar da onu gerek kendileri rahatsız oluyor diye, gerekse müşteri yolcu rahatsız oluyor diye onu bahane edip kapatabiliyorlar. Onların da kontrolünün atıyorum belediyeninse belediyede devletinse devlette olmasından yanayız ki kapatılmasın diye çünkü bizim ülkemizde görme engellimizin olduğu kadar okuma yazması olmayan yaşlılarımız da çok fazla. Yani ya da yaşlılıktan dolayı uzağı durağı göremeyen yaşlılarımız da çok fazla. Onlar için de çok büyük bir kolaylık. Ama tabii kapatıldığı zaman aynı sisteme dönüyoruz.” (KN:27; *Kadın, 45-54 yaş gr.*), “Ya aslında bakın teknolojiyi kullanıyoruz. Aslında var, dediğim gibi mesela otobüslerde konuşma programı var açılırsa.” (KN:28; *Kadın, 18-44 yaş gr.*), “İşte ulaşım araçlarındaki ses sistemler, onlar sürekli konuşur halde olursa bizim için büyük kolaylık tabii. Onlar da kimisi çalışıyor, kimisi çalışmıyor. Onlarda baya bir sıkıntılarımız var.” (KN:34; *Erkek, 45-54 yaş gr.*) ifadeleri toplu taşımalarda sesli anonsların kapatılmaması gerektiğini vurgulamaktadır.

- **Otobüs Numaralarını Duyamamak**

Görme engelli bireylerin toplu taşıma kullanırken en çok yaşadıkları problemlerden bir diğerinin, durağa gelen otobüs numaralarını anlayamamaktan kaynaklandığı fark edilmektedir. Bu noktada, duraklarda bulunan otobüslerin ne zaman geleceğini gösteren sistemin aynı zamanda bu bilgiyi sesli şekilde aktarması görme engelliler için önemli bir kolaylık sağlamaktadır. Benzer olarak durağa gelen otobüslerde de böyle bir sistemin olup durağa geldiğinde hangi otobüs olduğuna dair sesli bilgi elde edilmesinin toplu taşıma kullanırken görme engelliler için ciddi bir kolaylık sağlayacağı düşünülmektedir. Katılımcılar, ifadelerinde bu sistemlerin çok nadirde olsa bazı duraklarda bulunduğunu ve kentteki her durağa entegre edilmesinin gerekli olduğunu vurgulamaktadır.

“Bir de gelen aracın numarasının okunmaması. Bir türlü belediye bunu beceremedi. Örneğin, bir toplu taşıma aracını, numarasını, hangi otobüsler geldiğini bilmem lazım. Onu bir yıllardır olmadı, yapamadılar. Projelerini de sunduk. Uygulama üzerinden. Görme engelliyim diye.” (KN:11; *Erkek, 18-44 yaş gr.*), “Bir de geçen dedim ya hani otobüsün o durağa yaklaştığı zaman bazıları söylüyor. Ne güzel yani kimseye hani ihtiyacın olmuyor. Durağa yaklaştığı zaman söylüyor. Anlıyorsun ki hani o yani senin otobüsün değil ya da senin otobüsün binyorsun ya.” (KN:16; *Kadın, 45-54 yaş gr.*), “Başka belediye şey mesela şurada duraklarda hangi aracın geldiğini falan duraklarda bazı yerlerde var. Basıyorsunuz işte 30 dakika sonra aracın şeyini falan söylüyor işte 38B işte o 500T gibi geliyor şeklinde var.” (KN:20; *Kadın, 45-54 yaş gr.*), “Otobüs duraklarında mesela otobüs beklerken bu da her yerde yoktur birkaç yerde denk geldim. Şimdi otobüs geldiğinde işte durakta da şu otobüs geldi diye söyleyen bir kaç yerde var. Ama işte her yerde olsa mesela kimseye söyleme gereği duymazsın. Beklediğin otobüs geldiğinde o otobüsü orada işte sistemden söyleyecek yani ses dışarıda olacak. Bunlar olursa gerçekten zorluklar yani çok çok aşılmış olur.” (KN:21; *Erkek, 55-64 yaş gr.*), “Buna istinaden nedir mesela, duraklarda seslendirme olmaması hasebiyle gelen otobüsün kaç numara olduğunu bilmiyorum. Ha belediye olarak sen görevini yap. Durakları sesli vaziyete getir, seslendir. Bana gelen otobüsü okusun desin ki 122A geliyor desin. Ben ona göre o zaman refakatçi mefakatçi istemiyorum.” (KN:22; *Erkek, 55-64 yaş gr.*), “Bir de otobüs geldiği zaman o sesli anonsun dışarıda bir hoparlör olsa yani gideceğini söylüyor mesela şuraya gidiyor. Bu da bir kolaylık sağlar ve bunu bu şimdiki şeye göre o teknolojiye göre uygulamak çok kolay olması lazım. Çünkü içeride ses var yani hoparlör sistemi var. Kapının oraya bir hoparlör konsa bu olur gibi geliyor bana.” (KN:23; *Erkek, 55-64 yaş gr.*), “Yani eklemek istediğim mesela bu duraklarda şeyler olabilir. Gelen Otobüsle tanımlı sistem çıktı ama maalesef çıktığıyla kaldı. Mesela bu

yaygınlaşabilir duraktaki bir gprs ile gelen otobüsün gprs'i eşleştiği zaman o an sesli program devreye girer. 59A mesela gelen şey çok kolay bir sistem artık bunlar.” (KN:28; *Kadın, 18-44 yaş gr.*), “Ben şimdi tam görme engelli olmadığım için biraz görüşüm olduğu için, ben en çok otobüslerin gelen otobüslerin numaralarını okumakta zorlanıyorum. Yani durağa yanaşan otobüsleri okuyamıyorum. En çok beni zorlayan o oluyor. Vallahi İstanbul'da dediğim gibi benim için en büyük zorluk şu anda, tabii başka arkadaşlarımızinkini bilemem ama bu otobüs sorunu. Otobüs durağa yanaştığında bize onu okuyan, durakta bir sistem olabilir belki. Yani şu anda tek o geliyor aklıma. Beni en çok zorlayan şey o olduğu için.” (KN:33; *Kadın, 45-54 yaş gr.*) şeklindeki ifadelerle katılımcılar, otobüslerin numaralarının duyulmasının gerekliliğinden bahsetmektedirler.

- **Metrobüs Duraklarındaki Merdivenler**

Görme engellilerin kentsel deneyimlerindeki bir diğer olumsuz engel, metrobüs duraklarındaki fiziksel engellere ilişkindir. İstanbul'un en çok kullanılan toplu taşıma araçlarından biri olan metrobüs duraklarında, metrobüse binebilmek için merdiven kullanmak gerekmektedir. Ancak, bu duraklarda asansörün bulunmaması, merdiveni kullanmak zorunda kalan engelli ve yaşlılar için sorun teşkil ettiği, ifadelerde vurgulanan önemli eleştirilerdendir.

“Mesela, buraya gelirken çok basit bir örnek metrobüs mesela ben bir görme engelli olmakla birlikte ortopedi engelliyim. Ben o metrobüsü inip çıkmak Zorunda hani zorundayım Ama benim için ve benim gibi durumda olanlar için kolaylık hiçbir şekilde sağlanmamış. Belediye olarak yine belediyeye bağlı oluyor. Büyükşehir Belediyesi ve bulunduğu yerin belediyesi. Hani ne bir asansör, ne bir yürüyen merdiven ortopedi akülü sandalyesi olanlar için de çok büyük bir sıkıntı. Yaşlılar için de öyle. Bu sağlanabilir aslında çok önemli bir ihtiyaç. Lüks değil aslında.” (KN:20; *Kadın, 45-54 yaş gr.*),

“Mesela metro yapımların da görmeyenlere çok uygun değil. Mesela Altunizade’de indiğimde metrodan indiğimde metrobüse geleceğimde ara ara bir sürü merdiven. Çok alakasız, düz yolda değil ki yürüyeyim.” (KN:38; Kadın, 45-54 yaş gr.) ifadeleri ile bazı katılımcılar metrobüste bulunan merdivenlerin, kentsel erişilebilirliğe ilişkin olumsuz etkisinden bahsetmektedirler.

- **Toplu Taşıma Tasarımlarının Uygun Olmaması**

Toplu taşıma araçlarından bir diğeri olan otobüsleri kullanan görme engelli bireyler, otobüs tasarımlarının engelli bireylerin kullanımına elverişli olmadığını belirtmektedirler. Bazı koltukların yüksekte olması, otobüs giriş ve çıkışlarında yaşanan problemlerin, otobüs tasarımlarının görme engelli bireylerin algı ve tutumlarına olumsuz yansıdığı fark edilmektedir.

“Otobüslerin bizlere göre, kaldırımların bizlere göre düzenlenmemiş olması.” (KN:12; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Mesela otobüste hemen ben dokuna dokuna geliyorum ön koltuğu buluyorum. Ama ön koltuğu ana binmek çok yüksek acayip yüksek. Demir olmazsa, bakıyorum demir varsa tutuyorum, çıkıyorum. Demir olmazsa çıkamıyorum. Böyle ayağını kaldırıyorsun bayağı yüksek otobüsler.” (KN:24; Kadın, 45-54 yaş gr.) ifadeleri ile katılımcılar otobüs tasarımlarının görme engellilere uygun olmadığını vurgulamaktadırlar.

Teknoloji İle İlgili Problemler

“Görme engellilere yönelik teknolojik artık ilerlemiş bir sistem olsun istiyorum.” (KN:7; Kadın, 18-44 yaş gr.)

- **Sesli Trafik Lambalarının Olmaması**

Kent içinde karşıdan karşıya geçmesi gereken görme engelli bireyler, trafik lambalarında sesli bildirilerinin olması durumunda o bildiriye göre davrandıkları için kentte daha konforlu hareket edebilmektedirler. Fakat sesli trafik lambalarının olmaması durumunda ciddi bir kaza ile karşılaşma durumları bulunmaktadır. Bu noktada başka insanlardan bilgi almak zorunda kalmaktadırlar. Fakat hür yaşamak isteyen görme engelliler için sesli trafik lambalarının olması kentteki gündelik yaşantılarını olumlu etkilemektedir.

“Trafik ışıklarının hemen her yerde olmasını istiyorum.” (KN:1; Kadın, 18-44 yaş gr.), “Sesli butonlar sayesinde daha rahat bir şekilde caddenin karşısına geçebildiğimi hissetmiştim. Daha güvenli hissediyordum. Fakat sonra kafamı kurcalayan şey oldu, her yerde olmadığı dikkatimi çekti. Özellikle küçük şehirlerde zorlanmaya sebep olurken, büyük şehirlerde de erişilebilir olmasına neden oldu benim için. Keşke diyorum her yerde olsaydı daha basit olabilirdi.” (KN:3; Kadın, 18-44 yaş gr.), “Trafik ışıklarında karşıdan karşıya geçerken, çoğu yerlerde mesela sesli yanıt sistemleri yok. Mesela, trafik ışıkları yandığı zaman karşıdan karşıya geçtiğimizde, her yerde mevcut değil. Bu konuda da birazcık sıkıntı çekiyoruz.” (KN:4; Kadın, 18-44 yaş gr.), “Işıklar sessiz olursa bizim için zorluklar var. Sesli ışıklar olursa bizim işimiz daha kolaylaşır.” (KN:8; Erkek, 55-64 yaş gr.), “Bütün her yerin ışıkları sesli olmasını isteriz. Daha rahat ulaşım olması için.” (KN:11; Erkek, 18-44 yaş gr.), “Trafik ışıklarından karşıdan karşıya geçerken engellilere göre sesli hale getirilmesi.” (KN:18; Erkek, 55-64 yaş gr.), “Sesli ışıklar her yerde yok. Onlar olsa mesela o geçişlerde insanlara hiç ihtiyaç duymadan direkt geçeriz. Ama her yerde yoktur zorluklar böyle.” (KN:21; Erkek, 55-64 yaş gr.), “Örneğin, ışıkları karşıdan karşıya geçiş ışıklarını temel alırsak, her yerde mesela sesli ışık yok. Bu anlamda çok zorlanıyoruz.” (KN:27; Kadın, 45-54 yaş gr.), “Her ışıpta böyle bir sistem her yerde yok tabii ki bozuluyor ya tamir olmuyor veya konmamıştır.” (KN:28; Kadın, 18-44 yaş gr.)

ifadeleri sesli trafik lambalarının olmamasının veya çalışmamasının sorun teşkil ettiğini belirten önemli aktarımlardır.

- **Teknolojinin Kullanılmaması**

Küresel dünyanın önde gelen metropollerinden olan İstanbul’da engellilerin kentsel deneyimlerine katkı sağlayan teknolojik alt yapıların kente yeterince entegre edilmemiş olmasına ilişkin görüşler, görme engelli bireyler için erişim kolaylığının sağlanmaması, katılımcıların sıklıkla altını çizdiği sorunların başında gelmektedir. Akıllı telefonların kentin ulaşım araçlarıyla bağlantılı olmaması, görme engelli bireylerin kentsel mekânları kullanımlarında yararlanabilecekleri kolaylıkların önüne geçen olumsuz bir faktör olarak değerlendirilmektedir.

“Yani bir görme engellilere yönelik teknolojik artık ilerlemiş bir sistem olsun istiyorum.” (KN:7; Kadın, 18-44 yaş gr.), “Bir de ulaşım da birçok görme engelli artık akıllı telefon kullanıyor işte. Mesela Trabzon’da yapılmış siz o sisteme girmiş olduğunuz zaman oradan hangi otobüs geliyor, kaç numara geliyor, oradan hangi otobüsler gidiyor? Bu bizim telefonumuza düşüyor. Hatta istersen şoföre de basarak şoföre de sinyal gidiyor durakta engelli ve engelli vardır diye. Gerçi onu ne kadar bizde doğru olur kaçır bedavaya bindiğimiz için biz. Bu olursa mesela böyle bir sistem olursa bizim için büyük kolaylık olur. Bir de bir sistem var. Kulaklığınızı takın. Gelen otobüsün kaç dakika sonra siz bir bakıyorsunuz ya. Biz o sistemi bir sesli olarak alabiliyoruz. O program yüklenirse, Büyükşehir belediyesi o programı satın alırsa hiç kimseye muhtaç kalmayız. Ama hâlbuki şu anda işte bu gelen otobüsün numarası kaç? Ya da sistem yoksa bu durak hangi durak? Falan böyle. Bayağı şey yapıyoruz. Ama inşallah düzelir.” (KN:12; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Mesela telefonunu göre telefonlarımıza erişilebilirliğin daha gelişmesi ya bu program oluyor. Evet, daha çok geliştirilmesi ve kullandığımız telefondaki programın da Engelliye

Daha yaygınlaşması ve bunun parayla yapılıyor bu bunu biraz daha makul çerçevesinde. Çünkü program bizim için ne işimize yarıyor? Telefondaki erişim programı hani bir markete gidiyorsunuz? Mesela bir mağazaya gidiyorsunuz, mutlaka ki görevli ihtiyacı duyuyorsunuz. Evet, ama bir mağazaya gittiğinizde telefonunuzda özel bir program olduğunda bir kıyafet almak istediğinizde kaç beden olduğunu. Renginin ne olduğunu bunu size söyleyebilmeli. Yani bu da bir erişim şeyi programla alakalı. Telefonda bize biraz daha yaşa, daha rahat yaşayabilmemiz için önemli bir ihtiyaç. Yani evde bir program var hani yardım istiyorsunuz. Size gönüllü telefonu çalıyor. Size söylüyor işte neye yönelik ihtiyaç duyuyorsanız yardımcı oluyor. Görsellik olarak ama daha farklı yöntemler olabilir bu işte apple ile alakalı, işte telefon programlarını yapan kişilerle alakalı bir şey bu ama bu da erişim bazında düşündüğümüzde daha rahatlığı yaşanabilir kolay bir şekilde kullanabilir bir şey olabilir diye yöntem olabilir diye düşünüyorum.” (KN:20; Kadın, 45-54 yaş gr.), “Metrolar konuşuyor, metrobüsler konuşuyor, ışıklar konuşuyor. Hani çok güzel bir sistem aslında teknolojik olarak sistemimiz var.” (KN:28; Kadın, 18-44 yaş gr.) ifadeleri, teknolojinin henüz engellilere yönelik yeterince kullanılmadığını belirtmektedir.

- **Ekipmanların Pahalılığı**

Görme engelli bireylerin bilgisayar veya akıllı telefon kullanabilmeleri için özel materyaller kullanmaları gerekebilmektedir. Fakat bu materyallerin pahalı olduğunu ve bu ekipmanlara ulaşmakta güçlük çektiklerini bir katılımcı: “Yani teknolojiyi kullanıyoruz ama bize teknoloji biraz pahalı. Yani Türkiye’de materyaller çok pahalı. Sizler bir bilgisayar alırken işte 7000 liraya 10000 liraya bir bilgisayar alıyorsunuz. Hemen fişi takıyorsunuz tık tık tık. Ama ben o 7000 liraya veya senin aldığım 10000₺ bilgisayar aldığım zaman ona bir jaws yüklemem lazım. Ses sentezleyici yüklemem lazım ki senin bana attığın mail o jaws ile seslendirici bana okusun. Ben sana mail atacaksam

ben okuyor o bana sonra diyorum ki gönder diyorum basıyorum düğmeye ama bunlar bize ekstra maliyet yani Avrupa ülkelerinde bunlar engellilerine ücretsiz verilirken bizlerde maalesef çok pahalı. Senin aldığın bilgisayarı ben de aldığım zaman iki katı bana maliyet oluyor ve engelli arkadaşlarım işte körlerin bastonu işte ortopedik engelliler arkadaşlarımızın akülü aracı bu materyaller gerçekten çok pahalı. Ulaşmakta ve almakta maddi durumu kötü olan arkadaşlarımızı almakta çok zorlanıyor. En büyük sıkıntılardan biri de o hani devletin bu konuda biraz daha şey olması gerekiyor. Duyarlı olması gerekiyor. Neticede biz de burada bir kamu yararına bir derneğiz. Devletimizin birçok verdiği hizmeti biz onlara destek olarak veriyoruz. Gerçi onlar da veriyor ama bizde destekleyici olarak veriyoruz dediğim o yüzden materyaller çok pahalı. Erişim konusunda sıkıntı yani mesela telefon kullanıyoruz ama şu an en uygun telefon Apple'ın telefonları görme engelliler için ama çok pahalı yani. Dolayısıyla zaten engelli arkadaşlar hayatta bir sıfır mağlup başlamışlar yani 10000 liralara 15000 liralara verip telefon almakta bilmem şey yapmak hele çoğu da çalışmıyorsa sıkıntı. Birçok sıkıntı var da ama önde gelen sıkıntılar bunlar.” (KN:10; Erkek, 45-54 yaş gr.) şeklinde ifade etmektedir.

Duyusal Problemler

“Ses kirliliği bizim için büyük problem çünkü kulağımızla hareket ettiğimiz için.” (KN:12; Erkek, 45-54 yaş gr.)

- **Ses ile Algılama Sorunları**

Görme engellilerin kentte yön bulabilmeleri için ses oldukça önemlidir. Görme problemi olan kişilere ses, bir işaret ögesi olarak yardımcı olmaktadır [31]. Bu nedenle, kentin sesli bildirimlere olanak sağlayacak teknoloji ile entegre edilmesinin ve çeşitli sesli anonsların yer almasının, görme engellilerin kentsel deneyimlerine olumlu etki sağladığı literatürde altı çizilen konulardandır. Kısaca görme engelliler için ses olmazsa olmaz denilebilir.

Bu kapsamda, sesli bildirimlerin önemini katılımcılar, “Bir görme engellinin olmazsa olmazı ses. Ses olmadığı zaman olmaz.” (KN:2; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Kentsel, bir de bizim bunu çok arkadaşımız yaşar ama aklına gelmez söylemez. Bizim gözümüz, kulağımız yani bastonumuz yardımcımız ama gözümüz kulağımız bizim. Çok ses kirliliği var. Dolayısıyla işte böyle çok sesin olmuş olduğu bir yerde bir görme engelli o sesin gitmesini falan beklemek durumunda aksi takdirde hareket edemez. Yani ben atıyorum. Evden çıkmış olduğum zaman tam karşım, tam karşı cami. Sesini de çok fazla açılmış olduğu için denk gelirse ben kapının önünde ezanın bitmesini beklemek durumundayım. Atıyorum. Yani bir yere gidebilmek için yani şeyler de çok açık. Ezana karşı olduğumuz için değil. Allah eksikliğini nasip etmez inşallah her zaman okunur ama işte haddinden fazla. Araba biliyorsunuz motorlara egzozda susturucuyu sökmeleri, arabalarda keza başka bir aparat takıp sesini arttırmaları falan. Bunlar ses kirliliği diyebiliriz. Ben sadece şey olarak söylemiş oldum yani hani nasıl ses kirliliği onlara söylemiş oldum. Ses kirliliği bizim için büyük problem aslında en büyük problemlerimizdendir yani. Siz burada bir müzik çalın, sonuna kadar açın. Buradan çıkamayabiliriz biz mesela çünkü kulağımızla hareket ettiğimiz için.” (KN:12; Erkek, 45-54 yaş gr.) şeklinde ifade etmektedirler.

Erişilebilirlik

“Kentlerde çok eksiklik var. Erişilebilirlik açısından çok eksikler var.” (KN:2; Erkek, 45-54 yaş gr.)

Dünyada ve Türkiye’de belirlenmiş erişilebilirlik standartları bulunmaktadır. Kentlerin bu standartlara uygun tasarlanması gerekmektedir.

“Büyükşehir Belediyeleri, diğer Belediyeler ve Kamu Kurumlarının sorumluluk alanlarında yapılacak kentsel ve mimari ölçekteki tüm çalışmalar bütününde (Yol, kaldırım, alt yapı, açık, kapalı, yarı açık kamusal alanlar vb.), ‘Engelliler İçin Evrensel Standartlar Kılavuzu’ ilgili kriterleri esas alınarak uygulanması gerekmektedir.” [53].

Standartlara göre tasarlanmadığı zaman özellikle engelli bireyler kent yaşantılarında ciddi sorunlar yaşamaktadırlar. Görüşmelerde ise katılımcılar bu standartlara vurgu yaparak, İstanbul ile birlikte Türkiye’deki çoğu kentin bu standartlara uygun olmadığını belirtmişlerdir. Kentlerin erişilebilir olmama durumunun, engellilerin kent yaşamında aktif olmasına engel olduğu vurgulanmaktadır.

“Kentlerin engellilere uygun erişilebilirlikte yapılmasını istiyoruz. Kentlerin engelsiz olmasını istiyoruz. İstanbul engelsiz olsun istiyoruz. Neden? Bu olduğu zaman engellileri hayatın içinde daha çok göreceksiniz. Hayatın içinde daha aktif göreceksiniz. Zorluklar çekiyorum. Nereye gidersen git yani uygun standartlar olmadığı için kaldırımlar, üst geçitler, alt geçitten çok zorlanıyoruz. Yani kentlerde çok eksiklik var. Erişilebilirlik açısından çok eksikler var, onu söyleyeyim.” (KN:2; *Erkek, 45-54 yaş gr.*), “Türkiye standartlarında öyle bir kolaylık olduğu daha görülmedi. Yani özellikle bu erişilebilirliğin artık sistemsiz olarak, barkodlar da mesela diğer erişilebilirliklerin sadece kentsel olarak değil de şey olarak da mesela barkodlar eşliğinde ilerlemesini istiyorum.” (KN:7; *Kadın, 18-44 yaş gr.*), “Erişebilirlik yani kamuya erişebilirlik. İşte hastanelere, işte ne bileyim sağlık ocaklarına. Ama en büyük sorun kentte erişebilirlik. Erişebilirlik adına aslında bu erişebilirlik yasası üç kere ertelendi. Niye ertelendi, neden ertelendi onu da bilmiyorum. Bu zamanında bu yasayı koysalardı. Onun üzerine binlerce, yüzbinlerce binalar, kamu binaları, hastaneler yapıldı. O zaman bu erişebilirlik daha çözümünü belki yüzde yirmi yüzde otuz çözümünü şey yapabilirdi.” (KN:10; *Erkek, 45-54 yaş gr.*), “Yani bunların hesaplanarak yeni standartları var o standartlar doğrultusunda yapılması gerekiyor. Ama maalesef bazıları ben yaptım oldu diyor yapıyor. Bazıları da hiç gereksinim duymuyor.” (KN:22; *Erkek, 55-64 yaş gr.*), “Temennimiz bir an önce. Erişilebilirlikle güzel olsun her şey.” (KN:34; *Erkek, 45-54 yaş gr.*), “Yani genelde erişilmez.” (KN:35; *Kadın, 45-54 yaş gr.*), “Dilerim daha kolay bir yaşama erişebiliriz hepimiz adına. Bize de gören insanlara

da.” (KN:36; Kadın, 45-54 yaş gr.), “İstanbul'da ve Türkiye'nin genelinde. Yani erişilebilirlik, fiziksel erişilebilirlik Engelliler için ve görme engelliler için yeterli değil.” (KN:40; Erkek, 45-54 yaş gr.) şeklinde ifade eden katılımcılar, erişilebilirlik standartlarına dikkat çekmektedir.

Mimari Engeller

“Hani mimari olarak düzgün bir şekilde tasarlanmadığı için.”
(KN:7; Kadın, 18-44 yaş gr.)

Katılımcılar yaşamak zorunda oldukları kentlerin, kamusal mekânların mimari açıdan erişilebilir olarak tasarlanmadığı ya da doğru uygulanmadığından sıkça bahsetmektedirler. Görüşmelerde görme engellilerden ziyade diğer insanların bile bu kamusal mekânları kullanmakta zorlandığından bahsedilmektedir.

“Mimari engeller aşılr. Caddeler, sokaklar, kaldırımlar, üst geçitler, alt geçitler yapılır.” (KN:2; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Kaldırımlardan, gören insanların bile yürüyemediği kaldırımlardan yürüyorum.” (KN:6; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Hani mimari olarak düzgün bir şekilde tasarlanmadığı için. Bunların çoğu zaman görme engellilere yönelik tasarlandığını düşünmüyorum.” (KN:7; Kadın, 18-44 yaş gr.), “Mesela binalar yapılıyor hani engellilere göre dizayn ettik diyorlar ama hiç alakası yoktur. Yani bu tür şeyleri yaparken yani biz sadece görme engelli olarak değil.” (KN:21; Erkek, 55-64 yaş gr.), “Dizayn yani daha bilinçli olursa bunlar bizim için engel olmaktan kalkabilir aslında.” (KN:28; Kadın, 18-44 yaş gr.), “Yani her şeyden önce körlere göre dizayn edilmediği için yürümek için bir yol arayışı içindeyiz açıkçası. Ama örneğin ben Şişli'de oturuyorum. Şişli'de yürüyebilecek normal insanın yürüyebilecek yolu yok ki. Kaldı ki görmeyenlerin yürümesi çok daha zor.” (KN:36; Kadın, 45-54 yaş gr.) şeklindeki ifadeler, kamusal mekânların tasarımlarının çoğu zaman engelsiz insanlar için bile erişilebilir olmadığını belirtmektedir.

Trafik ve Araçlar

*“Arabalarla iç içe yaşıyoruz tehlikeli bir şekilde.”
(KN:20; Kadın, 45-54 yaş gr.)*

Görme engelli bireyler, kenti yaya olarak deneyimlerken, yeterli yaya yollarının ve geçitlerinin olmaması sebebiyle karşıdan karşıya geçerken veya yoldan yürümek zorunda kaldıklarında ciddi tehlikelerle karşılaştıklarını belirtmektedirler. Bununla birlikte, yollarında bir refakatçi olmadığında trafiğin ve araç yoğunluğunun çok olduğu caddelere giderek tehlikeyle karşı karşıya kalabilmektedirler.

“Trafik yani büyük sıkıntı” (KN:14; Erkek, 18-44 yaş gr.), “Arabalarla iç içe yaşıyoruz tehlikeli bir şekilde. Niçin ben arabalarla iç içe, tehlikeyle tehlike içerisinde yürüyeyim ki? Yani cambazlık neden yapayım diye düşünüyorum. Kendi adıma.” (KN:20; Kadın, 45-54 yaş gr.), “Sol tarafta arabalar geçiyor sağdan duvardan gidiyorum, aşağı iniyorum.” (KN:23; Erkek, 55-64 yaş gr.), “Ne gibi zorluklarla karşılaştığımı düşünecek olursam açıkçası birçok zorluk sayabiliriz özellikle caddelerde, karşıdan karşıya geçerken en ciddi zorluklarla karşı karşıya kalıyoruz.” (KN:25; Erkek, 18-44 yaş gr.), “Birisi yardım etmediği zaman araç bazen hani durduğunu fark etmeyebiliyorsun ki şu anda mesela hibrit araçlar çıktığı zaman bunlar da biz görme engellilerin hatta geçende bununla alakalı ev arkadaşım ile bir de espri yaptık. Önümüzden geçti. Hibrit bir araç. Hiç sesi çıkmadı. Dedik Bunlar trafikte çoğaldığı zaman hepimizi tosta çevirecekler bütün körleri diye. Kendimizde espri yaptık.” (KN:27; Kadın, 45-54 yaş gr.), “Kız kardeşimle o da yarım görme engelli bir gün işte gene Mecidiyeköy'üne geliyoruz kız kardeşime dedim ki bak dedim burası dedim gittiğimiz yol değil dedim. Biz dedim sanki böyle bariyerlere doğru gidiyoruz dedin. Dedi ki yok dedi. Burası hani doğru yol dedi. Dedim ama bak biz yanlış gidiyoruz diye. Öyle bir olumsuzluk yaşadık benim dediğim gibi de bariyerlere çıkmışız. Yani. Öyle bir olumsuzluk yaşamıştık.” (KN:31; Kadın, 45-54 yaş

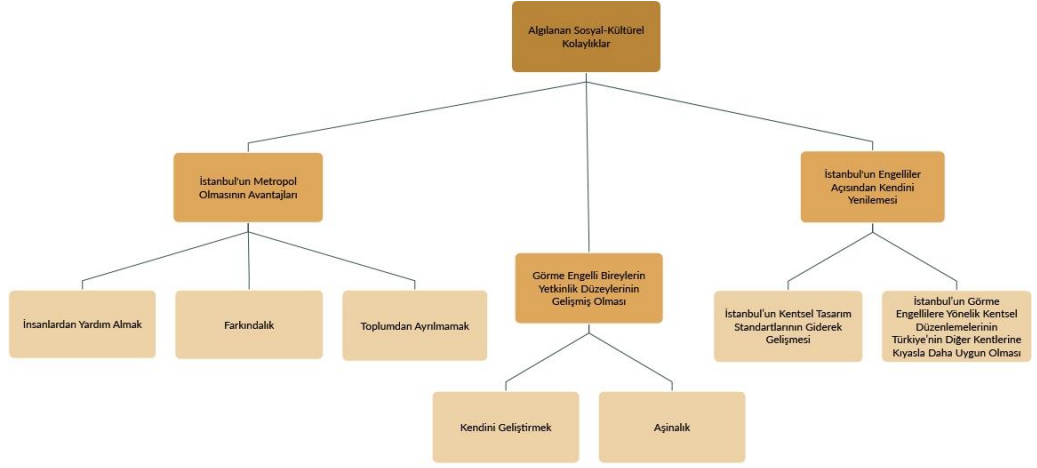
gr.), “Hemen caddenin yanı başı değil de ya da oraları engelleyen birtakım paravanlar gibi şehir içinde kalabalıkla birlikte bize ayrılan bir kısım oldu mu, zaten iş kolaylaşır.” (KN:36; Kadın, 45-54 yaş gr.) ifadeleri ile katılımcılar, kentte trafik ve araçların yarattığı sorunları dile getirmişlerdir.

4.4.1.2. Sosyokültürel Faktörler

Görme engelli bireylerin anketlere verdiği yanıtlar doğrultusunda, bireylerin kent içinde yaşadıkları durumların bazılarının, kentin fiziksel koşullarından ziyade sosyal ve kültürel faktörlerle de ilişkili olduğunun tespit edilmesi nedeni ile katılımcıların bu faktöre ilişkin ifadeleri sosyokültürel faktörler başlığı altında toplanmıştır. İfadeler kapsamında, bireylerin kentsel algısına yönelik olarak olumlu ve olumsuz tutuma ilişkin aktarımlar bulunması sebebi ile *algılanan sosyokültürel kolaylıklar* ve *algılanan sosyokültürel engeller* olmak üzere iki başlık altında kategorize edilmiştir.

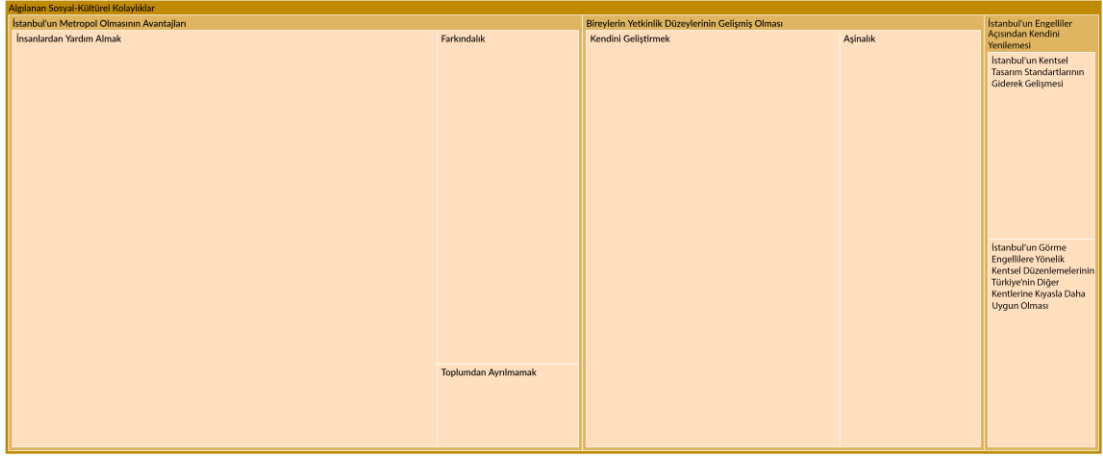
4.4.1.2.1 Algılanan sosyokültürel kolaylıklar

Algılanan sosyokültürel kolaylıklar, katılımcıların verdiği yanıtlar doğrultusunda üç alt başlıkta toplanmıştır. Bu kolaylıklar; *İstanbul’un metropol olmasının avantajları*, *İstanbul’un engelliler açısından kendini yenilemesi* ve *bireylerin yetkinlik düzeylerinin gelişmiş olması* olarak kendi içinde sınıflandırılmıştır (Şekil 43).



Şekil 43: Algılanan sosyokültürel kolaylıklar teması sınıflandırması

Bu sınıflar altında bulunan kodlar ve bu kodların kapsadığı ifade sayılarının yoğunluğu Nvivo programı aracılığıyla elde edilen hiyerarşi grafiği ile ifade edilmiştir (Şekil 44).



Şekil 44: Algılanan sosyokültürel kolaylıklar teması ve kodların kapsadığı ifade sayılarına göre hiyerarşi grafiği (NVivo: tree map)

İstanbul'un Metropol Olmasının Avantajları

“Toplumumuzda duyarlı insanlar çok.”
(KN:36; Kadın, 45-54 yaş gr.)

Metropol bir kent olan İstanbul’da yaşayan görme engelli bireyler, İstanbul’ un gündelik yaşamında, özellikle kamusal mekânlarda, yaya yoğunluğunun yüksek olması sebebiyle, etraflarında bulunan bireylerin yardımını alabilmektedir. Bu dayanışma, onların bazı konularda, olumlu tutum belirten ifadeler kurmasına neden olan önemli bir etken, bir başka deyişle kolaylıklar olarak değerlendirilmektedir. Bu sebeple, *insanlardan yardım almak, farkındalık ve toplumdaki ayrılmamak* başlığı altındaki üç kod, İstanbul’un metropol olmasının avantajlarına yönelik bir başlık altında kategorize edilmiştir.

- **İnsanlardan Yardım Almak**

Engelsiz olan bireyler kentte gündelik hayatlarını yardımsız sürdürebilirken, engelli bireyler için bazı çok kolay ihtiyaçlar dahi zorluk anlamına gelmektedir. Bu kapsamda, yapılan görüşmeler sonucunda görme engellilerin kentsel deneyimleri esnasında, engelsiz bireylerden sıklıkla yardım aldıklarını belirtmişlerdir. Bulundukları konum ile ilgili bilgi almak, sesli anonsların olmadığı noktalarda yardım almak, karşıdan karşıya birinin yardımı ile geçmek, durakta otobüsünün geldiğinin söylenmesi, adres sormak, karşısına bir engel varsa uyarmak gibi yardımlara ihtiyaç duyabilmektedirler. Engelsiz ve duyarlı bireylerin yardımının onların hayatında sosyal açıdan kolaylık sağladığı tespit edilmiştir.

“İnsanlardan veya elimdeki akıllı telefondan yardım alıyorum.” (KN:1; Kadın, 18-44 yaş gr.), “Sizlerin yardımları sayesinde, bilmediğim yerleri diğer insanlardan yardım alarak, bana destek olmalarını sağladı.” (KN:4; Kadın, 18-44 yaş gr.), “Olmadı, soruyoruz öyle kendimizi yayalardan yardım alarak. Bir yerden bir yere gidebiliyoruz yani.” (KN:8; Erkek, 55-64 yaş gr.), “Kolaylıklarla karşılaşıyoruz, yardım ediyorlar bize karşıya geçiriyorlar ışıklardan bize yardımcı oluyorlar.” (KN:9; Erkek, 18-44 yaş gr.), “Kolaylıklar derken insanların işte bizlere bireysel olarak yardımcı olmaları.” (KN:18; Erkek, 55-64 yaş gr.), “Zaman zaman yaşadığımız kolaylıklar tabii ki var. Hani bazı

insanlar duyarlı oluyor, bazıları duyarsız oluyor. Duyarlı oldukları zaman seviniyoruz.” (KN:19; *Erkek, 18-44 yaş gr.*), “Benim yaşadığım kolaylıklar insanlarımızda gerçekten içinde bazen istisnalar çıkıyor ama duyarlı insanlarımızda çok. Mesela bugün bu tarafa gelirken arkadaş girdi koluma o da derneği de biliyormuş. Dedim ya ben biliyorum dedim sen işine git dedim. Yani bir işim yok olsun abi dedi, beraber gidelim dedi. Böyle duyarlı insanlarımız da çok yani.” (KN:21; *Erkek, 55-64 yaş gr.*), “Açıkçası insanlardan dolayı kolaylık yaşıyoruz. Duyarlı insanlarla karşılaştığımızda herhangi bir adres sorduğumuzda veya yardım istediğimizde kolay kolay geri çevirmiyorlar. İstisnai durumlar dışında. Tabii ki bu tarz durumlarda da ister istemez işimiz bir hayli rahatlıyor yani.” (KN:25; *Erkek, 18-44 yaş gr.*), “Yardım eden çıkarsa karşımıza vatandaş olarak. Buyurun ben size yardım edeyim. Şuradan karşıya geçireyim, İşte orası kalabalık. Önünüzde şu var. Buradan gelin dendiğinde daha rahat hareket ediyoruz.” (KN:27; *Kadın, 45-54 yaş gr.*), “İyi, duyarlı vatandaşın bize gelip yardımcı olmasıyla işte bir şekilde ulaşmaya çalışıyoruz.” (KN:34; *Erkek, 45-54 yaş gr.*), “Görmeyen bir hayal dünyasının içinde yürüyor ama işte yine de toplumumuzda duyarlı insanlar çok. En azından yardım isteyebiliyoruz.” (KN:36; *Kadın, 45-54 yaş gr.*) şeklinde belirtilen ifadeler ile katılımcılar, diğer insanlardan yardım almanın önemini belirtmiştir.

a. Farkındalık

Engellilerin kentte yaşadıkları sorunların farkında olan bireyler, onların hayatını kolaylaştırmak için adımlar atabilmektedirler. Görüşmeler arasında yer alan yanıtlar ışığında engelsiz bireylerin, çevrelerinde yaşayan bir görme engelli birey olduğunu fark ettiklerinde ya da bulundukları konumları düzenli kullanan bir engelli bireyin varlığının farkında olduklarında, bulundukları çevrede yer alan kentsel bileşenlerin engelli kullanımına uygun düzenlenmesi konusunda daha özenli davrandıkları fark edilmiştir. Örneğin, arabalarını veya scooter ve benzeri araçları, engellilerin kullandığı kaldırım ve

güzergahlara bırakmama davranışı gösterebilmektedirler. Bu tutum ve davranışı fark eden görme engelli bireyler, engelsiz ve duyarlı bireylerin sağladıkları bu tür kolaylıkları olumlu olarak algılamaktadır.

“Sürekli gittiğim bir yerse, artık o da sana alışmışsa, eğer o semt bir araba oraya park etmeyebiliyor. Ne bileyim ya da araba dışında, bir seyyar satıcı ise eğer bakkalın önündeki meyve sebze reyonları daha iç kısma dondurma dolabı gibi şey eşyaları biraz daha iç kısma alabiliyor.” (KN:3; Kadın, 18-44 yaş gr.), “Görmüyor, görmüyor musun? Dedi. Görme engelli dedi. Öncelik bunların dedi.” (KN:16; Kadın, 45-54 yaş gr.) ifadeleri, farkındalık sahibi bireylerin görme engellilerin gündelik hayatını nasıl kolaylaştırabileceğini vurgulamaktadır.

- **Toplumdan Ayrılmamak**

İstanbul kentinde görme engelli bireyler toplumun yoğunluğundan ayrılmayarak kendilerini güvende hissettiklerini belirtmektedirler. İstanbul’un kalabalıklığının ve her daim yoğun oluşunun görme engelliler için gerektiğinde yardım isteyebilmek için bir avantaj ve kolaylık olarak algılandığı tespit edilmiştir. Bunun yanı sıra, insanların nispeten daha az sayıda olduğu yerlerde insanların zarar verici davranışlarıyla karşılaşma olasılıklarından ötürü, görme engelli bireylerin tedirginliğinin arttığı, toplumsal kalabalık içine karıştıklarında ise kendilerini daha rahat ve güvende hissettikleri anlaşılmaktadır.

“Toplumdan ayrılmamamız gerektiğini düşünüyorum ben. Sürüden ayrılan hani koyunu kurt yer hesabı. Sürüden ayrılmayacaksın İstanbul’da.” (KN:8; Erkek, 55-64 yaş gr.) ifadesi ile bir katılımcı, görme engelli bir bireyin toplumdan ayrılmaması gerektiğini vurgulamaktadır.

Görme Engelli Bireylerin Yetkinlik Düzeylerinin Gelişmiş Olması

“Görme engelliler de şöyle bir şey var yani kişinin kendisini yetiştirip yetiştirmesi ile alakalıdır bu biraz.” (KN:22; Erkek, 55-64 yaş gr.)

Görme engelli bireyler, kentte yaşadıkları birtakım durumları zamanla öngörmeye başladıklarını ve eğitim alarak ya da süreç içinde kendilerini geliştirerek kentte daha rahat hareket edebildiklerini ifade etmektedir. Bu bağlamda *kendini geliştirmek* ve *aşinalık* kodlarıyla ilişkili ifadeler, görme engelli bireylerin yetkinlik düzeylerinin gelişmiş olması başlığı altında toplanmıştır.

- **Kendini Geliştirmek**

Görme engelli bireylerin kimi eğitim alarak, kimi özgüveniyle, kimi ise yön duygusunu kavrayarak kendilerini geliştirmektedirler. Bu sebeple, bu bireyler kentte birtakım problemler olsa da kendilerini geliştirdikleri zaman hayata daha rahat karışabildiklerinden bahsetmektedirler.

“Şu çok önemli. Bak, ben hayatın içine karışabiliyorum, bastonumu alıp sokağa çıkabiliyorum.” (KN:2; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Biz daha çok önceden görme engelli olduğumuz için yine biraz kendimizi devam ettiriyoruz.” (KN:21; Erkek, 55-64 yaş gr.), “Görme engelliler de şöyle bir şey var yani kişinin kendisini yetiştirip yetiştirmesi ile alakalıdır bu biraz.” (KN:22; Erkek, 55-64 yaş gr.), “Bize eğitim aldığımız zaman hele bir de güvenimiz varsa mesela ben 27 yaşından sonra kaybettim ama doğuştan görme engelliden daha çok rahat hareket ediyorum. Yani biraz daha özgüven ile alakalı bir durum.” (KN:28; Kadın, 18-44 yaş gr.), “Ben üç yıl olduğu için gözümü kaybedeli. Hani az çok yön şeyim benim iyi.” (KN:31; Kadın, 45-54 yaş gr.), “Hayata tutunmaya çalışıyorum ben. Eğitim görmedim. Sonradan kör olduğum için eğitim de görmedim. Ama tek başıma kendimi geliştirmeye çalışıyorum. Hiç kimseden yardım almadan. Hep de tek gezerim. Ailemi hiç yanıma almam.” (KN:39; Erkek, 55-64 yaş gr.), “Şimdi ben

görüyordum. Sonra görme engelli oldum. Yani ikisini de yaşadığım için şöyle söyleyeyim. Yani kendi mücadelemiz bizi motive kılan sadece. Başka bir şey yok. Yani o bizim motive ediyor.” (KN:40; Erkek, 45-54 yaş gr.) ifadeleri ile görme engelli katılımcılar kendilerini geliştirdiklerinde kentte rahat olabildiklerini vurgulamaktadırlar.

- **Aşinalık**

Bir yere aşına olma durumu görme engelliler için kolaylık sağlamaktadır. Daha önce kullandıkları bir kentsel mekânı tekrar deneyimlediklerinde zorlanmadan gitmek istedikleri noktaya ulaşabilmektedirler. Kullandıkları rotada bir engel var ise, sarı çizgi hangi noktalarda var ise bunu bilerek hareket etmek, görme engelli bireylerin kentsel yaşamını kolaylaştırmaktadır.

“Yani o şöyle mahallemizde rahatça hareket edebiliyoruz. Market kasap bakkal. Yani bunları. Alıştığımız için daha rahat gezip dolaşıp halledebiliyorsunuz.” (KN:8; Erkek, 55-64 yaş gr.), “Kolaylıklar valla işte ben çok mesela şey yapmıyorum zorlanmıyorum bildiğim yerlerde.” (KN:21; Erkek, 55-64 yaş gr.), “Diyelim ki Mecidiyeköy’ünü Ben burada doğdum, büyüdüğüm için. Hangi yönde gideceğimi, nerede diyelim örnek Cevahir’in nerede gideceğimi yön takibim de iyi olduğu için bildiğim için kolaylıklarım ondan dolayı.” (KN:31; Kadın, 45-54 yaş gr.), “Biz alıştığımız için artık bize dokunmuyor diyorum.” (KN:35; Kadın, 45-54 yaş gr.), “Bir kaldırımdaki bir tümsek ya da oradaki bir demir direk. İşte bunlara göre bir belirteç kendimizce kodlayıp bulabiliyoruz.” (KN:36; Kadın, 45-54 yaş gr.) ifadeleri ile katılımcılar, aşına oldukları bir rotada rahat edebildiklerinden söz etmektedirler.

İstanbul’un Engelliler Açısından Kendini Yenilemesi

“Türkiye genelinde İstanbul'un örnek alınarak erişilebilirlik seviyesinin artırılması gerektiğini düşünüyorum.” (KN:25; Erkek, 18-44 yaş gr.)

Görme engelliler katılımcılar, İstanbul’da Türkiye’deki pek çok kente kıyasla engellilere yönelik tasarım ve düzenlemelerin daha fazla yapıldığını ve süreç içinde bu düzenlemelerin artması ile kentte daha rahat hareket edebildiklerini ifade etmektedirler. Bu bağlamda, *İstanbul’un kentsel tasarım standartlarının giderek gelişmesi ve İstanbul’un görme engellilere yönelik kentsel düzenlemelerinin Türkiye’nin diğer kentlerine kıyasla daha iyi olması* kodları İstanbul’un engelliler açısından kendini yenilemesi başlığı altında yer almaktadır.

- **İstanbul’un Kentsel Tasarım Standartlarının Giderek Gelişmesi**

İstanbul’un kentsel tasarım standartlarına yönelik olarak gerek görme, gerekse diğer engellilere yönelik birtakım düzenlemeler ve iyileştirmeler yapılmaktadır. Bazı katılımcıların ifadelerinde, kentin bizzatı kullanıcı olan görme engellilerin de bu düzenleme ve iyileştirmelerin farkında olduğu net bir biçimde anlaşılmaktadır. Ayrıca toplumun, görme engellilere olan bakışının da zamanla değiştiğinden bahsederek görme engelli bireyler toplumun geçmişe göre daha bilinçli olduğu vurgulamaktadırlar. İstanbul, görme engellilerin kullanımı açısından geçmişten daha iyi olduğu için görme engelli bireyler kentsel mekânları daha kolay biçimde kullanmaktadırlar.

“Geçmişe baktığımızda, geçmişten bugüne değerlendirdiğimizde daha rahat.” (KN:10; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Bundan bir 15-20 sene öncesine kadar görme engellilere çok farklı bakıyordu. Ama şimdi daha farklı daha iyi. Şey yani insanlarımız daha da bilinçlendi yani.” (KN:21; Erkek, 55-64 yaş gr.) ifadeleri ile katılımcılar İstanbul’un ve toplumun görme engelliler açısından geçmişten daha iyi olduğunu belirtmişlerdir.

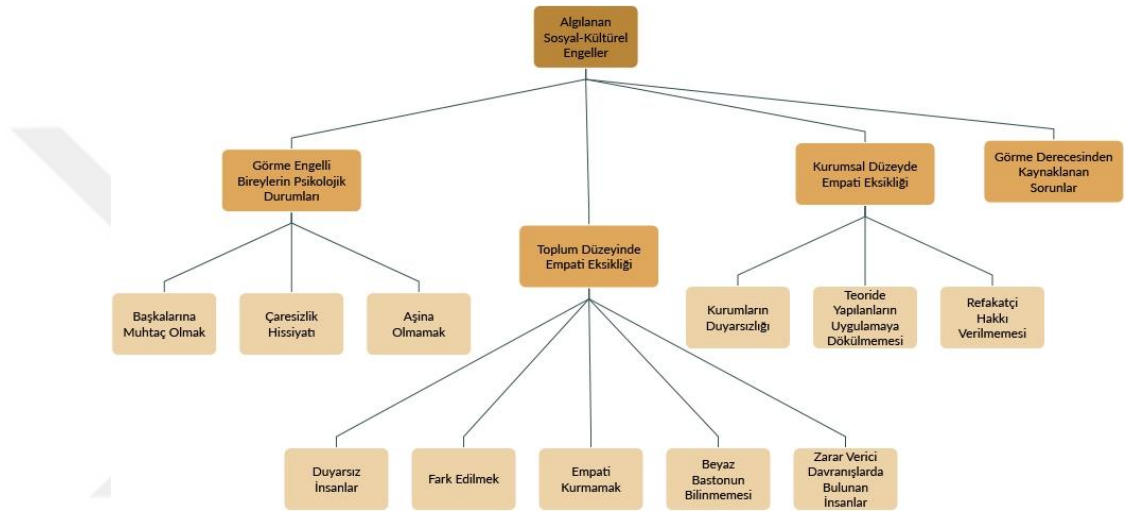
- **İstanbul’un Görme Engellilere Yönelik Kentsel Düzenlemelerinin Türkiye’nin Diğer Kentlerine Kıyasla Daha Uygun Olması**

İstanbul’daki görme engellilere yönelik kentsel düzenlemelere ilişkin Türkiye’nin diğer kentlerine kıyasla daha fazla çalışma yapılmış olması, Anadolu’yu da deneyimlemiş katılımcılar tarafından olumlu olarak değerlendirilmektedir. Bu İstanbul dışındaki kentlerden gelen katılımcılar İstanbul’a geldiklerinde birçok rahatlıkla karşılaştıklarından bahsetmektedirler. Bu çalışmaları küçük şehirlerdeki kurumların da örnek alması gerektiğini vurgulamaktadırlar.

“Büyük şehirde yaşamaya başladığımda, en çok dikkatimi çeken trafik lambaları olmuştu. ‘Aa ne güzel’ demiştim. Hatta bu sesli butonlar sayesinde daha rahat bir şekilde caddenin karşısına geçebildiğimi hissetmiştim. Daha güvenli hissediyordum. Fakat sonra kafamı kurcalayan şey oldu, her yerde olmadığı dikkatimi çekti. Özellikle küçük şehirlerde zorlanmaya sebep olurken, büyük şehirlerde de erişilebilir olmasına neden oldu benim için.” (KN:3; Kadın, 18-44 yaş gr.), “Türkiye genelinde İstanbul’un örnek alınarak erişilebilirlik seviyesinin artırılması gerektiğini düşünüyorum. Çünkü taşra şehirlerinde, taşralarda maalesef ciddi erişilebilirlik sorunları var. Bu da bizlerin kendi memleketlerimizde çok zorlamamıza yol açıyor. Hani ben İstanbul’da kendi memleketime göre daha rahatım. Daha aktifim. Bu yüzden diğer belediyelerin de İstanbul Büyükşehir Belediyesi’ne, İstanbul Valiliği’ne örnek alarak çalışmalar yapması gerektiğini düşünüyorum. İnşallah bunu yaparlar.” (KN:25; Erkek, 18-44 yaş gr.) ifadeleri ile katılımcılar, İstanbul’un pek çok diğer kente kıyasla, bazı düzenlemeler açısından daha yetkin olduğunu belirtmektedirler.

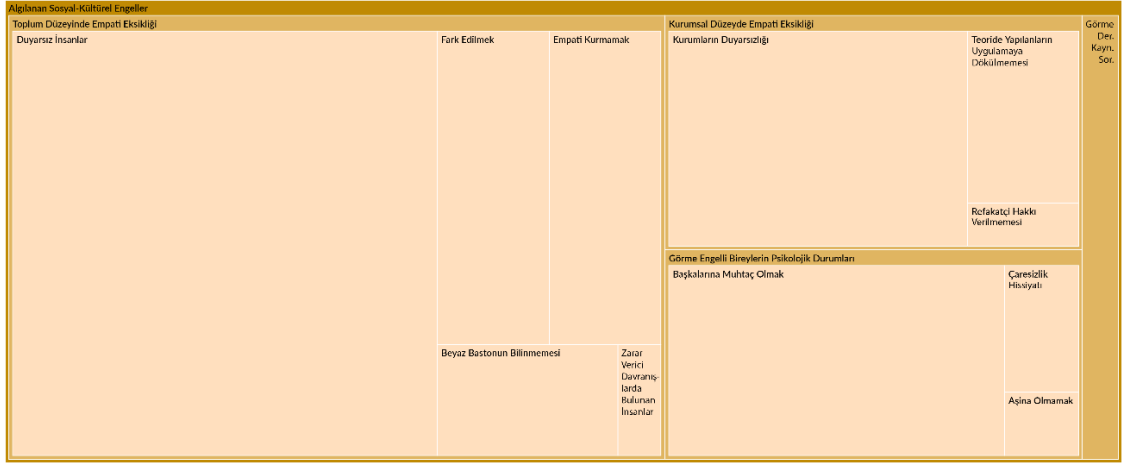
4.4.1.2.2 Algılanan sosyokültürel engeller

Algılanan sosyokültürel engeller, katılımcıların verdiği yanıtlar doğrultusunda kendi içlerinde dört başlık altında kategorize edilmiştir. Bu engeller; *toplum düzeyinde empati eksikliği*, *kurumsal düzeyde empati eksikliği*, *görme engelli bireylerin psikolojik durumları* ve *görme derecesinden kaynaklanan sorunlar* olarak sınıflandırılmıştır (Şekil 45).



Şekil 45: Algılanan sosyokültürel engeller teması sınıflandırması

Bu sınıflar altında bulunan kodlar ve bu kodların kapsadığı ifade sayılarının yoğunluğu Nvivo programı aracılığıyla elde edilen hiyerarşi grafiği ile ifade edilmiştir (Şekil 46).



Şekil 46: Algılanan sosyokültürel engeller teması ve kodların kapsadığı ifade sayılarına göre hiyerarşi grafiği (NVivo: tree map)

Toplum Düzeyinde Empati Eksikliği

“Biz bu toplumun parçasıyız ve bu toplumla yaşıyoruz. Yani hiç kimse engelli olmayı tercih etmez.” (KN:10; Erkek, 45-54 yaş gr.)

Görme engelli bireyler kentte yaşadıkları sosyokültürel sorunların temelinde empati eksikliği olduğunu vurgulamaktadırlar. Kentte yaşayan diğer insanların empati kuramamasından veya görme engelli bireyleri fark etmemelerinden dolayı katılımcılar sorunlar yaşadıklarını ifade etmişlerdir. Bu yüzden *duyarsız insanlar, fark edilmek, empati kurmamak, beyaz bastonun bilinmemesi ve zarar verici davranışlarda bulunan insanlar* kodları toplum düzeyinde empati eksikliği başlığı altında yer almaktadır.

• Duyarsız İnsanlar

Görüşmeler doğrultusunda görme engelli bireylerin kentte yaşadıkları zorlukların büyük çoğunluğunun diğer insanlardan kaynaklandığı sonucuna varılmaktadır. Bu kod altında özellikle katılımcılar kent yaşamlarında insanların yarattıkları engellerden bahsetmektedirler. Örneğin, bir işletme sahibinin kaldırımlara, yaya yollarına bilinçsizce koyduğu masa, tezgâh gibi nesnelerden oluşan engelleri aşmaya çalışmanın yanı sıra,

insanların kafalarında oluşan engellerin de kalkması gerektiği, katılımcılar tarafından dile getirilen sosyal faktörlerdendir. Fiziksel engellerin bir noktada aşılabileceğini fakat insanların düşüncesizliklerinin ve anlayışsızlıklarının düzeltilmesinin çok daha zor olduğu vurgulanmıştır.

“Önemli olan, kafadaki engelleri kaldırmak. Kafadaki engeller kalkarsa, bütün engelleri kaldırırız.” (KN:2; Erkek, 45-54 yaş gr.), “İnsanların yaratmış olduğu engeller.” (KN:3; Kadın, 18-44 yaş gr.), “Ben sarı çizgide yürürken birisi geldi koşarak, bastonuma çarptı ve bastonumu yamulttu benim. Zor düzelttim bak hafif bir yamukluk var. Bastonumu yamulttu.” (KN:6; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Biz de vatandaşların duyarsızlığından kaynaklanan sorunlar yaşıyoruz. Aslında toplumun duyarsızlık ama bu sadece bizim engelliler için değil. Yani bu sorunu bu ülkede yaşlılarımızda yaşıyor.” (KN:10; Erkek, 45-54 yaş gr.), “İnsanların duyarsız olması.” (KN:12; Erkek, 45-54 yaş gr.), Bunlar bazen yaşanılabilir olabiliyor ha bir bunlardan ziyade insanların bize engel çıkarmaması daha öncelikli.” (KN:18; Erkek, 55-64 yaş gr.), “Bir engelliye hiçbir şekilde yardımcı olmaması bu tarzda zorluklarla karşılaşıyoruz. Bazıları duyarsız oluyor.” (KN:19; Erkek, 18-44 yaş gr.), “İnsanları takip edemeyiz, insanların bizlere karşı biraz daha arabaya bindiğimizde inerken olsun en azından teklif edip yardımcı olabilir miyiz? Denmesi bizim hayatımızı biraz daha kolaylaştırır diye düşünüyorum.” (KN:20; Kadın, 45-54 yaş gr.), “İnsanlarımızda da yani tabii bilinçlisi de var bilinçsizi de var. Gidiyorsun adam karşında sana diyor yani yavaş yavaş gel yavaş gel hâlbuki kendisi sağa veya sola çekilse ben yoluma gideceğim. Kendini şey yapmıyor.” (KN:21; Erkek, 55-64 yaş gr.), “Şoförlerin davranışları, engelliye yaşlıya falan davranışları hadsizlik seviyesine geldi artık. Maalesef.” (KN:22; Erkek, 55-64 yaş gr.), “Doğal olarak ve yardım edilmediği takdirde de ciddi zorlukları yaşayabiliyoruz.” (KN:25; Erkek, 18-44 yaş gr.), “Bireysel düşünmek en büyük engelimiz.” (KN:28; Kadın, 18-44 yaş gr.), “İnsanlar çok bizlere

zorluk çıkartan çok üzülüyorum ya.” (KN:29; Kadın, 18-44 yaş gr.), “Uyarıyorum ama ne kadar da uyarsam duyarsız insanlarımız yani.” (KN:31; Kadın, 45-54 yaş gr.), “Halkımız da çok zorluk çıkarabiliyor insanlara. Engellilere anlayış gösteremiyor.” (KN:39; Erkek, 55-64 yaş gr.), “Engelsiz olanlar bize engel çıkarmadığı zaman kolaylamış oluyoruz. Olay bu, özeti.” (KN:40; Erkek, 45-54 yaş gr.) şeklindeki ifadeleri ile katılımcılar, diğer insanlar tarafından yaratılan engelleri vurgulayarak duyarsız insanlardan bahsetmektedirler.

- **Fark Edilmek**

Katılımcıların birçoğu kentteki günlük yaşantıları sırasında diğer insanların onları görmezden gelmelerinin hayatlarında engel oluşturduklarını düşünmektedirler. İletişim kurmanın, diyalog halinde olmanın, insanların birbirini ve hayatı dinlemesinin önemine vurgu yapılmaktadır. Bu bağlamda, engellileri fark etmeyen bireyler bir noktada farkında olmadan onların hayatında engel oluşturabilmektedirler. Özellikle İstanbul gibi büyük şehirlerde, insan yoğunluğunun fazla olduğu yerlerde günlük yaşantının içinde engelliler, fark edilmemekte ve dikkate alınmamaktadır.

“Bizi görmemezlikten gelmeyin.”(KN:5; Erkek, 18-44 yaş gr.), “Bu hayatın içinde dediğim gibi hep beraberiz, gören görmeyen, duymayan, yürüyemeyen. Hep beraber bu hayatın içindeyiz. Görülmek istiyoruz bu hayatta.” (KN:6; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Biz bu toplumun parçasıyız ve bu toplumla yaşıyoruz. Yani hiç kimse engelli olmayı tercih etmez.” (KN:10; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Gören görmeyenin halinden pek anlamıyor. O konuda ya ne kadar okusa da o yaşadığı atmosferi yaşayamıyor. Çünkü aynı pencereden bakamıyoruz hayata. Görüyorken çok şey kaçırabiliyor insanlar. O konuda görünüşte belki düzgündür nasıl bulamıyor diyebilir ama görme engelli içine girdiğiniz zaman

bambaşka oluyor.” (KN:17; Erkek, 45-54 yaş gr.) ifadeleri ile katılımcılar yaşadıkları fark edilmek konusunda yaşadıkları olumsuzlukları yansıtmaktadır.

- **Empati Kurmamak**

Katılımcılar, kentte yaşanan sosyokültürel sorunların temelinde yatan empati eksikliğine ayrıca vurgu yapmışlardır. Toplumun, hayata ve kentlere engellilerin penceresinden bakmadığını ve hatta kimi zaman görme engellilerin hayatını zorlaştırdıklarından bahsetmişlerdir.

“Gören görmeyenin halinden pek anlamıyor.” (KN:17; Erkek, 45-54 yaş gr.), “İnsanların empati kuramıyor, insanlarımızda empati kurma şeyi yok. Yani duyarlılık yok hiçbir şekilde.” (KN:19; Erkek, 18-44 yaş gr.), “Bu konularda yani ben bunu buraya koyarsam herhangi bir engel var mı diye bir sorun. Engel olur mu olmaz mı nasıl bir yol izlemeliyim. Onun sorarsanız kendinize ve dikkat ederseniz ancak bizi de anlamış olursunuz.” (KN:22; Erkek, 55-64 yaş gr.), “Yani insanlar empati kurma konusunda eksikler.” (KN:36; Kadın, 45-54 yaş gr.) ifadeleri ile katılımcılar toplumun engelliler konusunda empati kurmakta zorlandıkları üzerinde durmaktadırlar.

- **Beyaz Bastonun Bilinmemesi**

Görme engelli bireyler günlük yaşamlarında kendi başlarına dolaşabilmek için kentsel mekânları kullanırken beyaz baston kullanmaktadırlar. Beyaz baston, metalden veya plastikten yapılabilmektedir [6]. Fakat toplumun beyaz bastonu tanımaması ve kimlerin, nasıl bireylerin kullandığını bilmemesinden dolayı görme engelli bireyler sıkıntı yaşayabilmektedirler.

“İnsanların elinde baston olmasına rağmen bir engelliye hiçbir şekilde yardımcı olmaması bu tarzda zorluklarla karşılaşıyoruz.” (KN:19; Erkek, 18-44 yaş gr.), “Elimizde

baston olduğunu görüyor, çarpıyor.” (KN:29; Kadın, 18-44 yaş gr.), “Beyaz bastonu da tanımıyor halk. Yani bak. Beyaz bastonun ne olduğunu halkımız bilmiyor. Yani bu kadar cahillik olur mu ya? Beyaz bastonu bilmiyorlar.” (KN:39; Erkek, 55-64 yaş gr.) ifadeleri ile katılımcılar beyaz bastonun halk tarafından bilinmediğini belirtmektedirler.

- **Zarar Verici Davranışlarda Bulunan İnsanlar**

Toplumda duyarsız insanlardan başka engellilerin hassasiyetinden yararlanmaya çalışan insanlar da bulunmaktadır. Ne yazık ki özellikle görme engeli olan bireyler bu konuda sıkıntılar yaşayabilmektedirler. Bir katılımcı bu konu ile ilgili yaşadığı bir anısını şu şekilde anlatmaktadır: “Hani öyle valla o onlar anlatmakla bitmez de neyse benim kıyasından anlatayım bir gün. Şimdi eşim rahmetli oldu. Sizlere ömür 5 yıl oldu, fatura yatırmaya gidiyorduk zaten ben hani bizim beynimizde her mesela belli bir yerlerimiz oluyor, fatura yatırdık nereye gideceksiniz dedi bize birisi gençten. Dedik, durağa gideceğiz. Dedi, ben de durağa gidiyorum, gelin sizi götürüyüm. Şimdi durağı biraz biz geçtik ben bildim. Geçtiğimiz dedim ki eşime bizim durağa geçtik. Adam dedi ki nereden biliyorsun? Dedi. Dedim biz dedim o kadar da salak değiliz dedim. Yani durağa geçtik biz adama ben artık şimdi tabi söylemek istemiyorum. Ağzıma ne gelirse dedim. Sen bizi kaçırıp ne yapacaksın neyimizden faydalanacaksın dedim. Eşim dedim hasta böbrek yetmezliği var. Benim neyinden faydalanacaksın dedim. Adam orada zaten Üsküdar Meydanı kalabalık zaten. Adam bıraktı, kaçtı gitti oradan daha neler yani öyle. Onları yaşadık yani eşimin gününde.” (KN:15; Kadın, 55-64 yaş gr.).

Kurumsal Düzeyde Empati Eksikliği

“Aşmak için de görüşmeler yapılıyor sürekli ama maalesef. Hep olumsuz cevap alıyoruz. Hep erteleniyoruz.” (KN:34; Erkek, 45-54 yaş gr.)

Toplumun empati eksikliğinden farklı olarak kurumlar da engelli bireylerin yaşadıkları zorlukların farkında olmayarak onların çeşitli zorluklar yaşamasına neden olmaktadır. *Kurumların duyarsızlığı, teoride yapılanların uygulamaya dökülmemesi ve refakatçi hakkı verilmemesi* kodları, kurumsal düzeyde empati eksikliği başlığı altında yer almaktadır.

- **Kurumların Duyarsızlığı**

Görüşmeler doğrultusunda görme engelli bireylerin kentte yaşadıkları zorlukların bir kısmının kurumların eksikliklerinden kaynaklandığı belirtilmiştir. Çalışma yapması gereken çeşitli kurumların, engellilere yönelik düzenlemeler konusuna önem ve özen göstermediklerinden bahsedilmektedir. Kurumlara yazılan dilekçelere veya yapılan başvurulara kimi zaman hiç dönüş yapılmadığı, yapılsa dahi çok gecikmeli olduğu konusunun üzerinde durulmuştur. Bununla birlikte yapılan düzenlemelerin engellilerin deneyimlerini kolaylaştırıcı olmaktan ziyade, özensiz bir biçimde yapıldığına ilişkin görüşler sıklıkla dile getirilmiştir.

“Kolaylıklar yaşamıyorum ya. Yani bizim için yapılan hiçbir şey yok ki yaşayayım, doğru düzgün yapılmadığı için.” (KN:6; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Bilgileri iletiyoruz dedi. Fakat bir ses çıkmadı. Belediyeden bizim öyle bir ilgisi yok dedi. Nasıl ilgisi yok? O inişler uygun mu yani?” (KN:23; Erkek, 55-64 yaş gr.), “Son zamanlarda düzeltiyoruz dediler, bazı yerleri düzelttiler. Ama yine de var şeyler eksikler.” (KN:24; Kadın, 45-54 yaş gr.), “Bu yüzden dolayı ekstra harita uygulaması kullanarak gideceğimiz yeri bulmaya çalışıyoruz. Bunun düzenlenmesi ve tekrardan gözden geçirilmesi gerektiğini düşünüyorum. Ya da bununla ilgili şoförlere caydırıcı yaptırımların uygulanması lazım ki bu sorunların yaşanması engellensin.” (KN:25; Erkek, 18-44 yaş gr.), “Mesela bu derneğin önünde mesela sarı çizgimiz de yok mesela örnek. O da yok. Onun için başvuru

yapıldı ama yapılacaklar yapılmadı. Kaç sene oldu söyleneli. Yapılacak diyor ama hiç icraat micraat yok.” (KN:26; *Erkek, 45-54 yaş gr.*), “Zaten kılavuz çizgiler bizim istediğimiz şekilde yapılmadığı için belediyeler sağ olsun rastgele yapmışlar bence onlar sadece bir görüntü amaçlı yapmışlar.” (KN:28; *Kadın, 18-44 yaş gr.*), “Aşmak için de görüşmeler yapılıyor sürekli ama maalesef. Hep olumsuz cevap alıyoruz. Hep erteleniyoruz.” (KN:34; *Erkek, 45-54 yaş gr.*), “Avrupa normlarına birazcık yaklaşabiliriz gibi geliyor bana ama işte buna da özel çaba sarf etmek, zaman harcamak ya da üzerinde düşünmek beklentilerimiz bu yönetimlerimizden.” (KN:36; *Kadın, 45-54 yaş gr.*), “Bunları uygulaması gereken bir devletimiz var. O da mecliste bekletiliyor. Beş yılda bir erteleniyor.” (KN:40; *Erkek, 45-54 yaş gr.*) ifadeleri ile katılımcılar kurumlar ile ilgili yaşadıkları sıkıntılardan bahsetmişlerdir.

- **Teoride Yapılanların Uygulamaya Dökülmemesi**

Katılımcılar kurumların çoğunlukla engelliler için yapılması gereken düzenlemeleri onaylayıp ve imzalayıp uygulamaya dökme noktasında sorun yaşadıklarını düşünmektedirler. Dolayısıyla kentsel mekânlardaki eksiklikler giderilmemektedir.

“Görme engelliler üzerine yapılan çalışmalar çok fazla benim bildiğim. Ama daha da fazlaştırılmalı bence ve uygulamaya dökülmeli.” (KN:14; *Erkek, 18-44 yaş gr.*), “Birleşmiş Milletlerin engelli haklarının kırk ikinci maddesine göre Türkiye'nin uygulaması gereken şeyler on yedi yıldır erteleniyor. İmza atmasına rağmen. O yüzden hiçbir şey uygun değil.” (KN:40; *Erkek, 45-54 yaş gr.*) ifadeleriyle katılımcılar kurumların teoride yaptıklarının uygulamaya dökülmediği konusun üzerinde durmaktadırlar.

- **Refakatçi Hakkı Verilmemesi**

Görüşmeler doğrultusunda bir katılımcı, refakatçilerin yalnızca ağır bakım raporu olanlara verilmesinden bahsetmektedir. Oysa yüzde yüz görme engelli bireylere de bu hakkın tanınması gerektiğini şu cümleleriyle ifade etmektedir:

“Görme engelli olduğun için bir de şu var maalesef belediyeler görme engellilerin ağır bakım raporu olanlara ancak refakatçi kartı veriyorlar. Ya ben yüzde yüz körüm kardeşim. Otobüsü ben sormadan binemem veya otobüsü uzaktan görme şansım yok. Benim refakatçiye diye ihtiyacım var. En azından ya refakatçi birisini götürsem yanımda en azından otobüsün numarasını bana söyleyecek ya.” (KN:22; Erkek, 55-64 yaş gr.).

Görme Engelli Bireylerin Psikolojik Durumları

“Ben tek başıma hür yaşamak istiyorum, ya birilerine muhtaç olmamalıyım.” (KN:6; Erkek, 45-54 yaş gr.)

Görme engelli bireyler kentte yaşadıkları sorunlardan bahsederken, toplum veya dış bir etkenden ziyade kendi psikolojik durumlarından da bahsetmektedirler. Bu sebeple başkalarına muhtaç olmak, çaresizlik hissiyatı ve aşına olmamak kodları görme engelli bireylerin psikolojik durumları başlığı altında yer almaktadır.

- **Başkalarına Muhtaç Olmak**

Kentsel tasarımların herkes için yapılması ve erişilebilir kentlerin olması engellilerin de özgürce gündelik yaşamlarını sürdürebilmesi anlamına gelmektedir. Bu noktada görme engelli bireyler, bastonlarını ellerine alıp sokağa çıktıklarında, hür bir şekilde hayatlarını sürdürmek istemektedirler. Mevcut kentlerde birine ihtiyaç duymadan bir görme engellinin, gündelik işlerini halletmesinin bile zor olabildiğini ifade etmektedirler.

“Ben tek başıma hür yaşamak istiyorum, ya birilerine muhtaç olmamalıyım.” (KN:6; *Erkek, 45-54 yaş gr.*), “Bu olursa mesela böyle bir sistem olursa bizim için büyük kolaylık olur. Hiç kimseye muhtaç kalmayız ya.” (KN:12; *Erkek, 45-54 yaş gr.*), “Tek başıma gelmiş olsaydım çok zorlanırdım ya oradan geçerken bir şekilde birinden yardım almak zorunda olacağım.” (KN:13; *Kadın, 18-44 yaş gr.*), “Her zaman bir başkasına bağımlı olmak istemiyoruz.” (KN:16; *Kadın, 45-54 yaş gr.*), “Siz birini aramak ve size yardım etmek istemekten başka hiçbir şey yapamıyorsunuz.” (KN:20; *Kadın, 45-54 yaş gr.*), “Ama takdir edin, yanımızda birisi olmadan çok çok zor.” (KN:36; *Kadın, 45-54 yaş gr.*), “Gören olmadan benim orada yürümem imkânsız.” (KN:38; *Kadın, 45-54 yaş gr.*) ifadeleriyle katılımcılar başkalarına muhtaç olmanın zorluğunu önemle vurgulamışlardır.

- **Çaresizlik Hissiyatı**

Görme engelli bireyler kentsel mekânları kullanırken yanlarında biri olduğunda, aşına oldukları bir rotayı kullandıklarında vb. kendilerini daha rahat hissetmektedirler. Bunun yanında bazen de kolaylık yaşayabilecekleri bir durum olmadığında kendilerini çaresiz hissetmektedirler.

“Hiç öyle bir Allah, hani orada şehitler yüzü hürmetine şey zorluk yaşamadım yani evime saat birde ikide gittiğim zaman da oldu. Hani Allah’a şükür Allah bizi korursa bizde hiçbir zorluğa maruz kalmayız inşallah.” (KN:8; *Erkek, 55-64 yaş gr.*), “Eşimle mesela bu yön bulmada pasajı ararken ben evime giderken. Ne var dedim yan tarafta. İşte lokanta var. Döner kokusu falan geliyor dedi. İyi dedim dönerin kokusundan sokağa bulabilirim falan. E gece gelince ne yapacaksın dedi bana mesela. Olsun. Gece de Allah'a emanet dedik artık. Yani tabii ki her şey net olmuyor bazen.” (KN:36; *Kadın, 45-54 yaş gr.*) ifadeleri ile katılımcılar çaresizlik hissiyatlarını vurgulamaktadırlar.

- **Aşına Olmamak**

Görme engelli bireylerin algıladığı sosyal ve kültürel kolaylıklara ilişkin üzerinde durulan aşına olmak başlığına zıt olarak bazı katılımcılar, bir yere aşına olmadıklarında zorlandıklarından bahsetmişlerdir. Aşına olmamak ile ilgili yaşadığı sıkıntıyı bir katılımcı “Böyle mesela bazı yerlerde, ben İstanbul’a yeni geldim yaklaşık 5 buçuk 6 ay önce geldim İstanbul’a ilk defa. Burayı bilmediğim için hani birazcık benim için zor bir süreçti.” (KN:4; Kadın, 18-44 yaş gr.) sözleriyle ifade etmiştir.

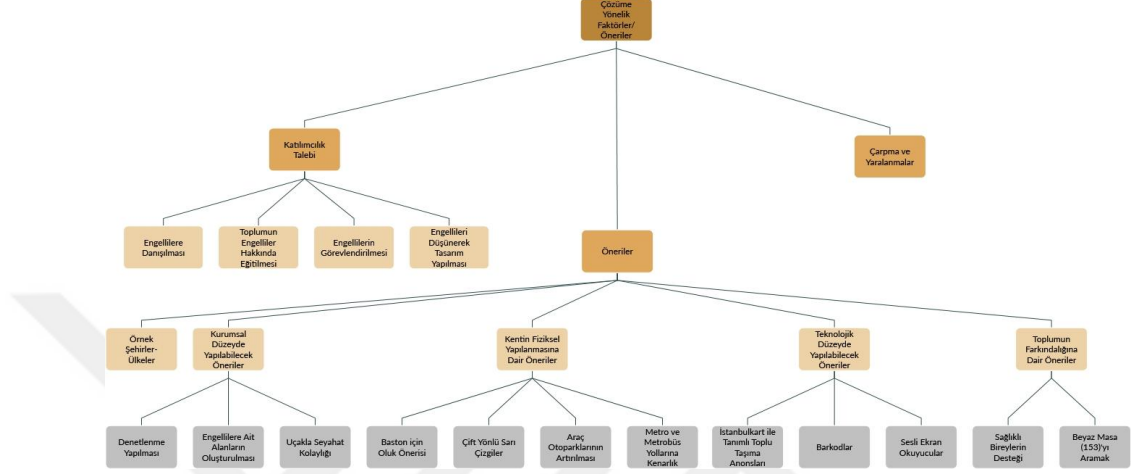
Görme Derecesinden Kaynaklanan Sorunlar

Bazı görme engelli bireylerin çok az görüş mesafesi olmasından ötürü veya az olan görme yetisini sonradan tamamen kaybetme durumlarından dolayı zorluklar yaşamaktadırlar. Görüş mesafesi az olan katılımcı gözlük kullandığından dolayı insanların yardım etme talebinde bulunmadıklarından kaynaklı sorun yaşadığından “Otobüse binerken zorlanıyorum. Gözlüğüm olduğu için ve elimde baston olduğu için ya tam uzağı göremiyorum ben, 1 m civarı falan görüyorum. O şekilde bir zorluk yaşıyorum. Yani bana şey gözüyle bakıyorlar. Bunun gözlüğü var görüyor, yardım etmeyelim gözüyle bakıyorlar.” (KN:14; Erkek, 18-44 yaş gr.) şeklinde bahsetmiştir. Görme yetisini sonradan tamamen kaybeden katılımcı ise yaşadıklarını “Ben şimdi sonradan hani dört beş sene öncesine kadar kendim ya da üç sene öncesine kadar kendim de dolaşabiliyordum. Az da olsa görüyordum. Sonradan olduğum için hani tam manasıyla anadan doğma görmeyenlerle bir olmuyor insan. Ha onun için çoğu şeyleri, problemleri bilmiyorum.” (KN:37; Erkek, 55-64 yaş gr.) cümleleriyle ifade etmiştir.

4.4.1.3. Çözüme Yönelik Faktörler/Öneriler

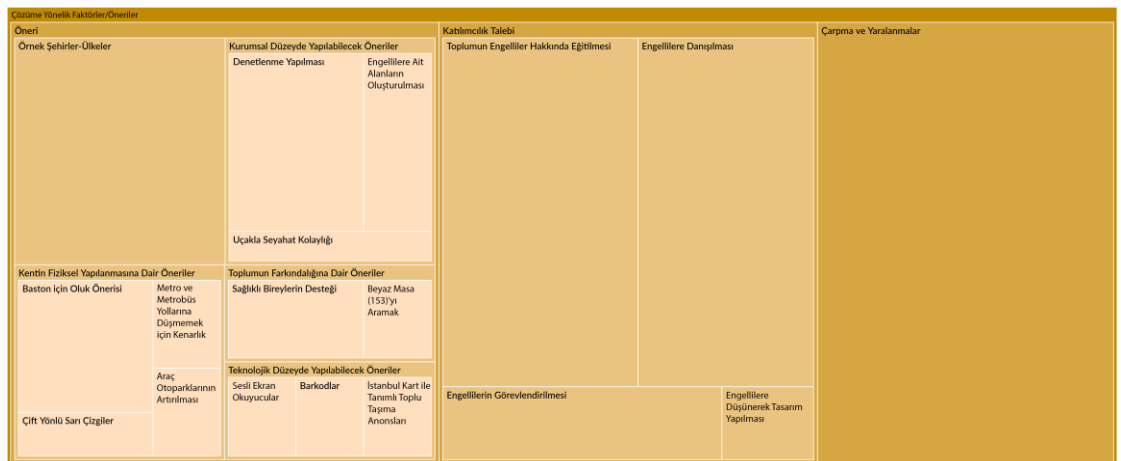
Görme engelli bireylerin anketlere verdiği yanıtlar doğrultusunda, bireylerin kent içinde yaşadıkları durumlardan bazıları, fiziksel faktörler ya da sosyokültürel faktörler

kategorileri altında sınıflanmayan ve katılımcıların vurguladıkları konuları içerdiğinden dolayı *çözümeye yönelik faktörler/öneriler* kategorisi altında toplanmıştır. Çözümeye yönelik faktörler/öneriler; *öneriler*, *katılımcılık talebi* ve *çarpma-yaralanmalar* şeklinde sınıflandırılmıştır (Şekil 47).



Şekil 47: Algılanan sosyokültürel engeller teması sınıflandırması

Bu sınıflar altında bulunan kodlar ve bu kodların kapsadığı ifade sayılarının yoğunluğu Nvivo programı aracılığıyla elde edilen hiyerarşi grafiği ile ifade edilmiştir (Şekil 48).



Şekil 48: Çözümeye yönelik faktörler/öneriler teması ve kodların kapsadığı ifade sayılarına göre hiyerarşi grafiği (NVivo: tree map)

4.4.1.3.1 Katılımcılık talebi

*“İlk önce bizlerle genelde diyalog kurulmalı.”
(KN:17; Erkek, 45-54 yaş gr.)*

Engellilere Danışılması

Kentlerde engelliler için sağlanan çeşitli kolaylıklar, engellilerin hayatının daha rahat olmasını sağlar. Fakat bunlar yapılırken doğru tasarımlar yapılmalı ve doğru ürünler kullanılmalıdır. Görüşmeler sonucunda katılımcıların birçoğu özellikle yapılan sarı çizgilerin ya tasarımının ya da malzemesinin yanlış olduğundan bahsetmişlerdir. Bunların bilinçsizce yapıldığına değinirken kendilerine danışılır ise daha erişilebilir kentlerin oluşturulacağına vurgu yapmaktadırlar. Kullanıcısı engelli olan noktalara örneğin, rampalar için tekerlekli sandalye kullanan fiziksel engelli bireylere ya da sarı çizgilerin düzenlenmesinde görme engelli bireylere danışılır ise kentte her bireyin yaşam hakkının gözetilmiş olabileceğine ilişkin ifadelerle sıklıkla başvurulmuştur.

Bu konuda katılımcılara ait ifadeler, “Bir şeyler yapıldığı zaman engellilere danışıp yapıldığı zaman daha çok kalıcı olacak. Buna çok dikkat etmek lazım. Yani bir şey yaptığımız için, görsellik olarak yapmamamız lazım. Yani işlemin nasıl? İşe yarıyor mu? Yaramıyor mu? Bunu yaşayan bir engelliye, bireye anlatıp onunda yaşatarak ne kadar önemli olduğunu anlatmak lazım. Bu çok önemli.” (KN:2; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Bence özellikle sarı çizgiler yenilenecekse bize sorularak yapılması gerekiyor.” (KN:3; Kadın, 18-44 yaş gr.), “Sarı çizgiler sözde bizler için yapılmış, kolaylık sağlaması için. Ama bize sorulmadan yapıldığı için, hem malzemesi uygun değil hem de ağacın etrafında sonsuz dönüyor.” (KN:5; Erkek, 18-44 yaş gr.), “İlk önce bizlerle genelde diyalog kurulmalı. Yani bizler için bir şey yapılıyorsa bu ihtiyacı bizden başkası daha iyi bilemez.” (KN:17; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Yani isteriz ki mesela o çizgiler konulacak ya hani yanına bir iki tane böyle görme engelli alıp da onlara danışarak o şekil çalışmalar olsa daha verimli

daha güzel olur.” (KN:21; *Erkek, 55-64 yaş gr.*), “Yani sivil toplum örgütüne bir sorun ya ben bu böyle bir bina yapacağım. Bu binada gereksinimler ne olabilir körler için veya ortopedik engelliler için. Şimdi ortopedik engelliler ben kör olarak diyorum işte sarı çizgileri ama ortopedik engellilerin rampaları rampaların kaygan olmaması lazım tekerlekli sandalye çıkacak. Artı, eğiminin yüksek olmaması lazım.” (KN:22; *Erkek, 55-64 yaş gr.*), “Yani bunu yaparken bir engelli birey yanlarına alarak, yürüyüş yaparak yapsalar daha verimli olur.” (KN:28; *Kadın, 18-44 yaş gr.*), “Belediyelerin mesela bu kaldırım çalışmalarında görme engellilerin görüşü alınması lazım. Görme engelli derneklerden görüş alınsa bence hiçbir sıkıntı yaşanmaz. Yani dernekte özellikle altı noktada mesela en büyük derneği olduğu için. Derneğin görüşü alınsa Belediyeler tarafından. İstanbul'da ben zorluk yaşanacağını sanmıyorum. Hiç yaşanmaz.” (KN:39; *Erkek, 55-64 yaş gr.*) şeklindedir.

Toplumsal Engelliler Hakkında Eğitilmesi

Engelli bireyler ile ilgili yaşanan en büyük sıkıntılardan bir diğeri, toplumdaki diğer bireylerin engelliler hakkında yeterli bilgiye sahip olmamasına ilişkindir. Bu nedenle toplumdaki bireylerin engelliler ile ilgili bilgi sahibi olması engellilerin toplumda yer edinebilmesini kolaylaştıracaktır.

“Şimdi baktığımızda toplumda engelli bireylere yaklaşmak istiyor vatandaş ama yaklaşma şeklini bilmiyor veya sen yolda bir görme engelliye görüyorsun ama ona yardım etmek istiyorsun ama ne şekilde yardım edeceğini bilmiyorsun. Kimin bastonundan tutuyor, sürüklüyor kimi işte kazağından, ceketinden, montundan tutup sürüklüyor. Şimdi burada bizim şeyimiz amacımız yüzlerce okullarda şey verdik, binlerce öğrenciye seminer verdik. Yani toplum bundan 20 yıl, 15 yıl öncesine rağmen daha bilinçli artık şey yapıyor. Bu okuyan nesil yani Z kuşağını engellilerin yaşam tarzını onlara adapte etmek

aslında bizim de onlar gibi telefonu kullandığımızı, bilgisayarı kullandığımızı, yazı yazdığımızı, okuduğumuzu göstermek gerekiyor. Bazen okullarda öyle ilgili sorularla karşılaşılıyor ki verdiğimiz seminerlerde öğrenci diyor ki siz ağzınızı nasıl bulup kaşığı ağzınıza götürüyorsunuz gibi gibi çok ilginç sorularla şey yapıyorsun ama sonra biz onlarla oturup satranç oynadığımızda körde satranç oynayabiliyormuş diyor veya bana mesaj atabiliyormuş diyor.” (KN:10; *Erkek, 45-54 yaş gr.*), “Sarı çizginin pek fazla işe yaradığını düşünmüyorum. Onunla ilgili eğitimler olmalı da o da çok zor diye düşünüyorum.” (KN:13; *Kadın, 18-44 yaş gr.*), “Yaşadığımız olumlu olumsuz olaylar tabii ki çok yani yazsak roman olur neredeyse. O yüzden şimdi bir belediyelerin yerel yönetimlerin çalışanların bilinçlendirilmesi lazım. İki sivil toplum örgütü olarak bizlerin kamu spotları hazırlayarak, televizyonlardan halkı bilinçlendirmemiz lazım. Ama maalesef ne oluyor ne belediye belediyelerini yapıyor, ne sivil toplum örgütü örgütlülüğü yapıyor. Muallakta gidiyor. Eğitim yapacaksınız, eğitim, her şeyden önce eğitim.” (KN:22; *Erkek, 55-64 yaş gr.*), “Toplum bilinçlendirilebilir. Eğitim Seminerleri verilerek daha çok bilinçlendirilebilir toplum.” (KN:29; *Kadın, 18-44 yaş gr.*), “Bu tarz bilinç artırıcı eğitimlerin artması gerekiyor bana göre. İnsanlar eskiden bir köre belki bulaşıcı bir hastalık gibi bakıyordu. Yanından bile geçmek istemiyordu. Belki bunlarla da karşılaştık Ya da işte siz nasıl yemek yiyorsunuz diye soranlara işte aynaya bakıp yemiyorsunuz. Siz de öyle yapmıyorsunuz. Bu bir içgüdü. Gibi. Ama bu da eğitimle ya da ne bileyim birebir yaşatılarak ilçelerde. Bununla ilgili merkezler oluşturularak artırılabilir. Ve insanlarda bilinçlendiği takdirde zaten normal bir yaşama katılmış olacağız. Çok da zor olacağını düşünmüyorum.” (KN:36; *Kadın, 45-54 yaş gr.*), “Engelsizlerin de duyarlı olup ve bunun eğitimini alıp bilgilenmesi her zaman değerlidir.” (KN:40; *Erkek, 45-54 yaş gr.*) ifadeleri, katılımcıların toplumun engellilere yönelik bilinçlendirilmesi gerektiğine ilişkin taleplerini vurgulamaktadır.

Engellilerin Görevlendirilmesi

Mimari ve kentsel projeler, belediyeler tarafından onaylanmadan önce engelli bireylerin tasarlanan mekânları bizzat deneyimlemesi, bu sayede engellilere uygun olup olmadığının tespit edilmesi projelerin daha erişilebilir olmasını sağlayabilecek bir faktör olarak değerlendirilmiştir. Bu sebeple belediyelerde ortopedik, görme, işitme gibi engellere sahip bireylerin görev alarak projeleri kontrol etmesinin kentsel erişilebilirliği arttıran bir faktör olarak katılımcılar tarafından değerlendirilmiştir.

“Bence belediyelerde işte ruhsat bölümlerinde veya işte o şeye verilen şey Orada bununla alakalı ortopedik ve görme engelli bireylerin olması gerekiyor. Atıyorum dükkânınız var tadilat yapacaksınız bir şey üzerine kafe bilmem restoran açacaksınız. Bunun ruhsatını vermeden önce o engelli arkadaşların da onayı olması gerekiyor. Pusetli anne, ortopedik engelli, görme engelli için o açılan restoran uygun mu veya yapılan o bina uygun mu? Yani belediyelerin bünyelerinde engelli bulundurması, erişilebilirlikte engellilerle birlikte çalışması gerektiğini çok savunuyoruz biz. Yani mutlaka olması gerektiğini düşünüyoruz. Eğer bu 10 yıl önce yapılsaydı dediğim gibi yüzde otuz yüzde kırk belki de sorun çözüldü. Şimdi belediyeler yapıyor şey yapıyor ama benim sorunumu bilmiyor ki ve ortopedik engelli arkadaşın sorununu bilmiyor ki bir rampa yapıyor akülü aracın oradan çıkması mümkün değil. Ben çıksam kayacağım paldır küldür senin bile çıkma imkânın yok belki yani belki sen çıkarsın kendini kollayarak ama bunlara ruhsatı verirken işte bizlerden bu işlerde çok deneyimli olan engelli arkadaşlarımız var. Yani ille de herhangi bir kör olmaması lazım zaten veya ortopedik engelli olmaması lazım bu konularda gerçekten eğitilmiş arkadaşlarımız var. Belediyelerde bunların bünyesinde bulundurması lazım ve o zaman sorunlar yani yapılmadan, yapım aşamasındayken çözülür yapıldıktan sonra orayı yıkıp bir daha engelliye var olan güya yapmışlar engelli için ama uygun değil yıkıp tekrardan yapmak bize sorarak yapılması veya ortopedik

engelliye sorularak yapılması. Bu ekstra bir maliyet ve bu ülkemizin ekonomisine bir zarar. Yani belediyeler ne ile dönüyor. Bizim ödediğimiz vergilerle dönüyor. O zaman ne oluyor? Bizim ödediğimiz vergiler çöpe gitmiş oluyor ama o binayı yaparken beraber yapsak bir daha yapboz olmayacak. Ne olacak o para da kasada kalacak veya başka şeylerde kullanılacak, park yapılacak veya ne bileyim yol düzeltilecek, ağaç dikilecek, başka alanlarda kullanılacak. Bu hem israf oluyor hem de düzensiz yapılaşmaya neden oluyor. Yani belediyelerden mutlaka bu işin ehli olan engelli arkadaşlarımızı bu ruhsattı, imardı buralarda bulundurması lazım. Yani onlarla birlikte çalışıp ruhsatı verirken veya şey yaparken beraber hareket etmeleri lazım ki bu sorunlar yapım aşamasında çözülsün.” (KN:10; Erkek, 45-54 yaş gr.), “O konuda görünüşte belki düzgündür nasıl bulamıyor diyebilir ama görme engelli içine girdiğiniz zaman bambaşka oluyor. Görme engelli denemesi lazım söylemesi lazım.” (KN:17; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Mesela bunu tekerlekli sandalyesi var, farklı farklı bunlardan bir iki tane böyle ekip oluşturup nasıl olur nasıl yaparsak daha iyi olur diye danışılarak yapılırsa çok çok daha verimli olur. Ama maalesef hani Nasrettin hoca demiş ya damdan düşen halden yani adam yapıyor ama işte yaptım oluyor.” (KN:21; Erkek, 55-64 yaş gr.) ifadeleri ile katılımcılar, engelli bireylerin görevlendirilmesi konusunu vurgulamaktadırlar.

Engellileri Düşünerek Tasarım Yapılması

Bir mimarın veya şehir plancısının tasarımlarını yaparken engelli bireylerin de bu mekânları kullanacağını düşünerek tasarımlarına yön vermeleri erişilebilirlik açısından önemli rol oynayabilir. Bir katılımcı, bu talebini “Bir ricam var siz mimarlardan. Evleri Çizerken merdivenleri. Tamam mı? Yürüme yollarını. Lütfen böyle bir gıdım görme engelleri düşünerek yaparsanız çok iyi olur. Çünkü ben ev arıyordum. Evimi ararken o kadar zorlandım ki. O kadar zorlandım ki bize uygun, bana uygun. Benim yürüyebileceğim yolları çok araştırdık biz. En sonunda bulduk. Evet, çok güzel yani yeşil.

Asansörümde kabartma yazı şeyi bile var. Rahat. Bir tekerlekli sandalyelinin, bir görme engellinin yürüyebileceği bir sitedeyim. Az biraz İstanbul dışı olsa da.” (KN:32; Kadın, 45-54 yaş gr.) cümleleriyle ifade etmiştir.

4.4.1.3.2 Öneriler

Churchill’in “İnsanlar çevreyi, çevre de insanları biçimlendirir.” sözünden yola çıkılarak bu başlık altında katılımcıların bazılarının, kent içinde yaşadıkları durumlardan bahsederken özellikle yaşanan sorunlara çözüm getirecek bazı önerilerde bulunduğu tespit edilmesi üzerine, katılımcıların aktardığı öneriler ayrı bir başlık ve kod altında bir araya getirilmiştir.

Örnek Şehirler-Ülkeler

Yapılan görüşmelerde katılımcılardan bazıları başka kentleri deneyimleme ve diğer görme engellilerinin deneyimlerinden öğrenmeleri sonucunda, diğer kentleri İstanbul kenti ile erişilebilirlik açısından kıyasladıkları fark edilmiştir. İstanbul’u, Türkiye’deki diğer kentlerle ve/veya yurtdışından bazı kentlerle karşılaştırarak örnek verdikleri şehir veya ülkeleri İstanbul’un örnek alması yönünde çeşitli önerilerde bulunmaktadır.

“Ben çok fazla şehir gezdiğim için, mesela Ankara için bunu söyleyebilirim. Ankara’da kılavuz yollar, hani kör yolu diye hitap edilen sarı yolların, kılavuz yolların bir tık daha fazla olması kolaylık sağlıyor. Bence İstanbul’da kesinlikle bu düzene Almanya’daki gibi uyulması gerekiyor.” (KN:7; Kadın, 18-44 yaş gr.), “Mesela Trabzon’da yapılmış siz o sisteme girmiş olduğunuz zaman oradan hangi otobüs geliyor, kaç numara geliyor, oradan hangi otobüsler gidiyor? Bu bizim telefonumuza düşüyor.” (KN:12; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Gidip görmedim bilmiyorum ama duyduğum kadarıyla Avrupa ülkelerinin birçoğunda kaldırım hemen hemen yol seviyesinde hiçbir arabada gidip oraya park etmiyor. Bir ver çorba paramı demiyor zabıta ben gideyim görmeden

gideyim geçeyim demiyor zabıtalara herhalde. Hem de insanların kültürel anlayışı, disiplini ama o disipline de cezai müeyyideler ile gelindi.” (KN:22; Erkek, 55-64 yaş gr.), “Aslında Avrupa ülkelerine bakılıp bir normallik bulunabilir. Çünkü Mesela İsviçre’de yaşayan bir arkadaşım ben burada yaşasam hiçbir türlü nefes alamam diyor. Demek ki onların yollarından tutun da yaşam alanları daha kolay bir halde. İşte Avrupa normlarına birazcık yaklaşabiliriz gibi geliyor bana ama işte buna da özel çaba sarf etmek, zaman harcamak ya da üzerinde düşünmek.” (KN:36; Kadın, 45-54 yaş gr.), “İşte diyorum bakın yani Avrupa dünyada belli olan bir standart var. Onu da Birleşmiş Milletler bir madde altına almış ve tüm dünyada batı ülkelerinde hepsi yapılıyor. Fiziki şartlar, rampalar, hepsi sistemli, santimleri belli kılavuz yollar.” (KN:40; Erkek, 45-54 yaş gr.) şeklindeki yorumlarıyla katılımcılar, diğer kent ve ülkeleri İstanbul ile kıyaslamaktadırlar.

Kurumsal Düzeyde Yapılabilecek Öneriler

- **Denetlenme Yapılması**

Engellilerin kent yaşamını olumsuz etkileyen faktörlerin kentte görevli kişilerce denetlenmesi, engelli bireylerin kent yaşamını daha erişilebilir kılacaktır. Yapılan görüşmeler doğrultusunda bazı katılımcılar kentsel mekânların engellilere yönelik denetlenmesi konusu üzerinde durmaktadırlar.

“Bu belediye aslında buna duyarlı görüp istemesi lazım. Zabıtalara görev vermesi lazım.” (KN:11; Erkek, 18-44 yaş gr.), “Onları önceden diyorlardı; ceza yazacağız, böyle bir şey olursa diye. Keşke bir ceza yazsalar da bir daha da onlar oraya koymasalar. Çünkü biz nasıl yürüyeceğiz?” (KN:15; Kadın, 55-64 yaş gr.), “Nasıl zabıta bunlar, nasıl iş yapıyorlar? Böyle şey olur mu? Yani zabıta, zabıta Müdürlüğünde herhalde oturuyor, çayını kahvesini içiyor hiçbir şey yapmadan ya da çıktığı zaman bu benim kapı komşum ya buna ceza yazmıyorum. Ver 35 kuruş. Yani illa rüşvet mi almak gerekiyor?”

Bilmiyorum. Yani insanca yaşamak istiyorsak yerel yönetimler üzerlerine düşen görevi tam anlamıyla yapmaları gerekir.” (KN:22; *Erkek, 55-64 yaş gr.*), “Şoförlere caydırıcı yaptırımların uygulanması lazım ki bu sorunların yaşanması engellensin.” (KN:25; *Erkek, 18-44 yaş gr.*) ifadeleriyle katılımcılar, kentte denetlenmesi gereken durumlara vurgu yaparak, denetleme yapılması gerektiği önerini sunmuşlardır.

- **Engellilere Ait Alanların Oluşturulması**

Toplu taşıma duraklarında tıpkı otoparklarda olduğu gibi engelliler için oturma veya bekleme alanlarının oluşturulması, engelliler için konfor sağlayacaktır. Alan oluşturulması ile ilgili öneriyi sunan katılımcılar yorumlarını “Aslında duraklarda hani nasıl otoparklarda engellilerin arabalarını park ettiği gibi yerler var ya bence metrobüs durakları metrolar olsun işte otobüs durakları olsun. Orada engellilerin de ait bir bölge tarzı bir şey olmasını istiyorum. Çünkü oraya geldiğim zaman engelli olduğumu gördüğüm zaman işte oradakilerin yardım edebilir. Şoför işte engelli arkadaşımıza yer verin diyebilir. Yani bu tarzda bir şeyler olsa bence daha iyi olur diye düşünüyorum.” (KN:19; *Erkek, 18-44 yaş gr.*), “İşte tehlikelerden uzak. Hemen caddenin yanı başı değil de ya da oraları engelleyen bir takım paravanlar gibi şehir içinde kalabalıkla birlikte bize ayrılan bir kısım oldu mu zaten iş kolaylaşır.” (KN:36; *Kadın, 45-54 yaş gr.*) şeklinde belirtmişlerdir.

- **Uçakla Seyahat Kolaylığı**

Engelli bireylerin diğer kentleri de deneyimleyebilmesi açısından bir katılımcı uçak seyahatlerinin az yapıldığı zaman dilimlerinde, uçak şirketlerinin engelli bireylere belirli kontenjan ayırıp seyahat kolaylığı sağlaması konusunda bir öneride bulunmuştur. Önerisini “Bir de benim daha önce bir fikir gelmişti aklıma da o şey yap. Şimdi hava yolları çalışan, kışın mesela kış döneminde Türk hava yollarının koltukları yarısı boş

diyorlar kışın. Ben dedim ki sadece kış döneminde engelliler böyle ucuz yollu bir otobüs fiyatına veya diyelim ki 4 sefer 5 sefer yılda sadece kışın bu koltukların boş olduğu zamanlar hak tanılsa ufak bir ücretle. Bu da bir şey olmaz mı faydası olmaz mı?” (KN:23; Erkek, 55-64 yaş gr.) şeklinde dile getirmiştir.

Kentin Fiziksel Yapılanmasına Dair Öneriler

- **Baston için Oluk Önerisi**

Görme engelli katılımcıların büyük çoğunluğu sarı çizgilerin olmamasından ya da hatalı yapılmasından bahsetmişlerdir. Kenti kullanan diğer bireylerden zaman zaman sarı çizgilerin fazla yer kaplaması, görselliği bozması veya sarı çizgilerden kayıp düşme gibi şikâyetleri duyduklarından, bazı katılımcılar öneri olarak kentlerde görme engellilerin kullandıkları bastonları takıp rahatça hareket edebilecekleri bir oluk sistemi önermişlerdir. Bu öneriyi, “Sarı çizgiyi boş verin hadi geniştir ya o insanlar kayıp düşeceği bir yerde düşünüyorlar ya genelde orada bir oluk bile olsa o oluğa takılıp yürüyebilmeliyim.” (KN:6; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Ama dediğim gibi kanal şeklinde dört beşli kanalları yan yana düşünün o şekilde taşlara bu bezendirilirse dolayısıyla rahatlıkla yürümüş ve ayak ağrısı olmamış olur. Zeminden aşağıya giden baston olur. Ayağınıza herhangi bir çıkıntı tümsek gelmemiş olur.” (KN:22; Erkek, 55-64 yaş gr.), “Şöyle ufacık bir işte oyuk yani şöyle mesela üçgen düşünün hafiften. Hakikaten o oyuğa da bastonu koyarsın oyuğa yürürsün o daha kolay keşke o olsaydı burada.” (KN:23; Erkek, 55-64 yaş gr.) şeklinde belirtmişlerdir.

- **Metro ve Metrobüs Yollarına Düşmemek için Kenarlık**

Görme engelli bireyler metro ve metrobüs toplu taşıma hatlarını kullanırken metro raylarına veya metrobüs yollarına düşme tehlikesi yaşayabilmektedirler. Bu sebeple, bir katılımcı bu tehlikeyi ortadan kaldırabilmek konusunda, “Mesela metrolardaki

indiğinizde sağ üst geçide ya da sola üst geçide çıkmaya çalıştığında yanlar boş. Baston kabartma üzerinde bir sektirse bir adımla güm metronun içine düşersin. Yani metrobüsünde raylarda düşersin. Onlar oralar şöyle kaldırım şeklinde indikten sonra biz bastona vurduğumuz zaman bu taraftan o tarafa da düşmemeliyiz. Metroya bu taraftan bu tarafa yine metrobüs yoluna düşmemeliyiz. Her iki tarafı korunmalı olmalı.” (KN:38; Kadın, 45-54 yaş gr.) şeklinde bir öneri sunmuştur.

- **Araç Otoparklarının Artırılması**

İstanbul’un en önemli sorunlarından birisi araç yoğunluğudur. Bu sorun, araç sahiplerinin araçlarını yaya ve görme engelli bireylerin kentsel yaşamını zorlaştırdığı için daha da büyümektedir. Bu konuda yeterli otopark olmamasına dikkat çekilmektedir. Görüşmelerde bir katılımcı bu konuda öneri olarak araç otoparklarının artırılmasından “İstanbul’da otoparklar daha çok yapılabilir diye düşünüyorum. En azından arabaların olur olmaz yere park edilmemesi için.” (KN:35; Kadın, 45-54 yaş gr.) ifadesiyle belirtmiştir.

- **Çift Yönlü Sarı Çizgiler**

Görme engelli bireyler sarı çizgileri kullanırken gittikleri rotanın ters istikametinde başka bir görme engelli sarı çizgiyi kullanıyor ise çarpışma gibi durumlarla karşılaşmaktadırlar. Bu noktada bir katılımcı çift yönlü sarı çizgi yapılması önerisinde bulunmuştur. Böylece yapılan çift yönlü sarı çizgiler, karşılıklı gelen iki görme engellinin çarpışmalarını sağlayacaktır. Katılımcı bu önerisini “Çift yönlü olmaması yerine çift yönlü olabilir tek yön yerine. Çünkü çarpışma olasılıkları çok oluyor. Bu konuda karşıdan gelenle çarpışabiliyorsun.” (KN:3; Kadın, 18-44 yaş gr.) şeklinde ifade etmiştir.

Teknolojik Düzeyde Yapılabilecek Öneriler

- **Sesli Ekran Okuyucular**

Görme engelli bireyler, işitme duyularını kullanarak algıladıkları için kentte seslere ihtiyaç duymaktadırlar. Bu noktada ATM kullanırken ATM'lerin sesli ekran okuyucuları olması veya toplu taşıma duraklarında otobüslerle ilgili bilgilendirme seslerinin olmasını öneri olarak belirtmektedirler. Görüşme esnasında katılımcı önerisini, “ATM para çekerken QR kullanıyoruz. Ama sesli ekran okuyucunun kullanmasını da olursa daha iyi olur.” (KN:3; Kadın, 18-44 yaş gr.) şeklinde ifade etmiştir.

- **Barkodlar**

Kent içinde veya kentteki yapıları kullanırken belirli noktalarda barkodlar olur ise akıllı telefonları ile okutup bilgilenebilecekleri konusunda bir katılımcı öneri de bulunmaktadır. Katılımcı bu konudaki önerisini “Yani özellikle bu erişilebilirliğin artık sistemsel olarak, barkodlar da mesela diğer erişilebilirliklerin sadece kentsel olarak değil de şey olarak da mesela barkodlar eşliğinde ilerlemesini istiyorum. Yani bir görme engellilere yönelik teknolojik artık ilerlemiş bir sistem olsun istiyorum.” (KN:7; Kadın, 18-44 yaş gr.) şeklinde vurgulamıştır.

- **İstanbul Kart ile Tanımlı Toplu Taşıma Anonsları**

Görme engelli bireylerin toplu taşımalarındaki anonsların kapatılması konusunda ciddi sıkıntıları vardır. Anonslar kapatıldığında gidecekleri yere varmadan inmek veya yanlış yerde inmek gibi çeşitli sorunlarla karşılaşmaktadırlar. Fakat şoförler bazen kendi istekleri ile bazen diğer toplu taşıma kullanıcılarının talepleri ile anonsları duyarsız bir şekilde kapatmaktadırlar. Bu konu ile ilgili bir katılımcı kapalı olan anonsların görme engelli bireylere göre tanımlanmış toplu ulaşım kartlarıyla açılabilmesine ilişkin

önerisini “Yani böyle kolaylık çok kolaylıklar sesli programlar her yerde var. Yeter ki bize kullanma fırsatı versin. Hani kişinin kullanımı dışına çıksa mesela şoförün tek tuşunda olmasa şu şöyle bir sistem de olabilir halkın rahatsız mı oluyor o zaman bu akbiller ile tanımlı olsun o an ben bindiğim zaman mesela bu proje olabilir. Ben bindiğim zaman akbilimi dokundurduğum zaman sesli program aktive geçsin. Mesela böyle bir sistem de olabilir o zaman hiç kimse rahatsız olmaz. Engelli birey bindiği zaman akbiliyle eş değerli sistem hemen devreye girsin. Yani bu yapılmayacak bir şey değil ki bu bir yazılım. Ne olur bizde zora düşmeyiz insanlarda şikâyet etmez. Şoför de Madem öyle zorda kalmaz o zaman çok kolay bir şey bir yazılımla çözülecek şeyler bizim için sonsuz bir sıkıntı.” (KN:28; Kadın, 18-44 yaş gr.) cümleleriyle ifade etmiştir.

Toplumun Farkındalığına Dair Öneriler

- **Engelsiz Bireylerin Desteği**

Engelli bireyler yaşadıkları sıkıntıları fırsat bulabildikleri anlarda gerekli kurumlara veya kamuoyuna duyurmaya çalışmaktadırlar. Fakat böyle durumlarda toplumdaki diğer engelsiz bireylerin desteğini göremedikleri için seslerini yeterince duyuramadıkları düşüncesindedirler. Bu sebeple bir katılımcı “Maalesef, engelliler bir şeyden sıkıntı duyuyorlarsa ve bunu dillendirmek istedikleri zaman bir miting düzenleyelim dedikleri zaman maalesef o şeyden etkilenen sizleri de aramızda göremiyoruz. Bunu da parantez içinde söylemiş olayım.” (KN:22; Erkek, 55-64 yaş gr.) cümleleriyle engelsiz bireylerin desteğine ihtiyaç duyduklarını belirtmiştir. Hatta bu konudaki ricasını “Eğer sesi diğer arkadaşlarınızla falan paylaşacak dinletecek olursanız da hepinizden ricam bindiğiniz otobüse ses sistemi açık mı çalışıyor mu diye sorun açtırın. Belki sizden önce bir tane kör bindi veya sizden sonra bir tane kör bindi. Faydası olur, yani o şoförler ben söylediğim zaman kör olarak sistem çalışmıyor dediğinde, siz söylediğinizde sistemi ne yapacaksınız

dediği an mücadele edebilmelisiniz.” (KN:22; Erkek, 55-64 yaş gr.) cümleleriyle dile getirmiştir.

- **Beyaz Masa (153)'yı Aramak**

Görme engelliler kentte birçok noktada fiziksel engellerle karşılaşmaktadırlar ve çeşitli tehlikeler yaşamaktadırlar. Bu sebeple bir katılımcı, bu engelleri fark eden engelsiz bireylerden, görme engelli bir birey sorunla karşılaşmadan önce sorunu çözebiliyor ise çözmeli çözemiyor ise Beyaz Masa’yı 153 no’lu numarayı arayarak belediyelerin Çözüm Merkezleri ile iletişime geçmelerini rica ederek öneri olarak belirtmiştir. Katılımcı bu konuda “Lütfen bu konuda insanlardan rica ediyorum. Engelleri kaldırmak için 153 beyaz masa ile iletişim kurmalarını istiyorum.”(KN:1; Kadın, 18-44 yaş gr.) şeklinde önerisini belirtmiştir.

4.4.1.3.3 Çarpma ve yaralanmalar

Görme engelli bireylerin kentsel mekânları kullanırken yaşadıkları çeşitli sıkıntıların sonucunda bir yere, birine veya nesneye çarpma gibi olaylar yaşamakla beraber düşüp yaralandıkları durumlarda yaşamaktadırlar. Görüşmeye katılan çoğu katılımcı fiziksel ve sosyokültürel engellerin birçoğundan dolayı çarpma ve yaralanma gibi sorunlar yaşadıklarını belirtmişlerdir.

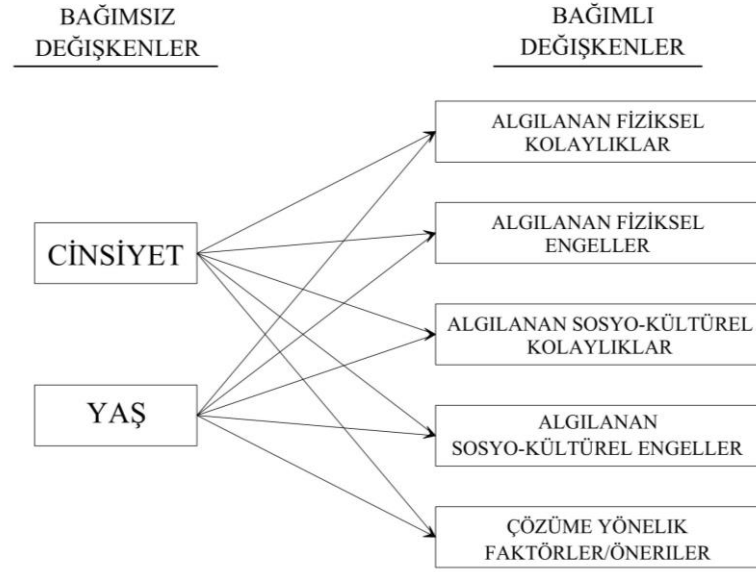
“Çok kez o direklere o ağaçlara çarptığım çok olmuştur. Mesela bu çok sinir bozucu.” (KN:1; Kadın, 18-44 yaş gr.), “Ama çok fazla görme engelli arkadaşımın işte tabelalara kafalarını çarpması ya da otobüs duraklarının mesela tam işte kılavuz yolun tam önünde yapıldığı için düz cama çarpması.” (KN:7; Kadın, 18-44 yaş gr.), “Bazen çarpıyoruz. Ne yalan söyleyeyim, bazen direğe çarpıyoruz, ağaca çarpıyoruz. Bunlar olmasa daha iyi olur.” (KN:9; Erkek, 18-44 yaş gr.), “Merdivenden çıkarken merdivenin yarısı yoktu. Yani bir basamağın yarısı yoktu ve ben oradan düşmek üzereydim.” (KN:13;

Kadın, 18-44 yaş gr.), “Sarı çizgiden giderken seyyar araba geliyordu, çarptı ve suçlu ben oldum.” (*KN:19; Erkek, 18-44 yaş gr.*), “Ben çok düştüm. Bak daha önceden beri düştüm fakat bir yerim kırılmadı. Herhalde bu kadar sert ilk defa düştüm. Üstelik genç arkadaşlarım beni ya derler kaplumbağa gibi yürüyorsun. Ben önceden çok hızlı yürürdüm, yaşlılar beni bırakırlardı kendin yürü diye. Ben yavaş yürüdüğüm halde dediğim gibi öyle. Şeyden dolu bir patır kütür, kolu daha kötü olabilir belini kıranlar var kafayı çarpabilir. Ben sırt üstü indim yere kadar merdivenden kayarak dirseği çarptı bel kırılabilirdi ki beli kırılan arkadaşlar da var. Şu anda burada yok ama. Sonra kafa darbesi edebilirdi yani daha kötü sonuçlar olabilirdi. Ama neden olsun yani?” (*KN:23; Erkek, 55-64 yaş gr.*), “Kafamı direğe vurdum, şuram şiş idi geçti. Ondan sonra kaç kere düştüm sayısını unuttum valla. Allahtan bir şey olmadı yani.” (*KN:24; Kadın, 45-54 yaş gr.*), “Şimdi kılavuz çizgisi var ya, özgüvenli yürüyoruz, gittik tabelaya kafayı çarptık tabela kılavuz çizgisi bitiyor.” (*KN:28; Kadın, 18-44 yaş gr.*), “Bir bayan geliyor, çarpıyor, elimizde baston olduğunu görüyor, çarpıyor, hiç özür dilemek falan yok görmüyor musunuz diyor.” (*KN:29; Kadın, 18-44 yaş gr.*), “Kaldırım takibim güzel ama işte ortadan gittiğim zaman diyelim ki bir ağaç geldiği zaman engel bir yere çarptığım zaman şey yapıyorum, zorluk yaşıyorum.” (*KN:31; Kadın, 45-54 yaş gr.*), “Bizim her an kaza yapmamız, bir yere düşmemiz, bir yere çarpmamız an meselesi yani. Bunlar tabii ki. Çok kazalar atlattık. Çarpma, düşme. Bizim örneğin dizlerimizde, çoğu arkadaşımızın bu alın kısımlarında yaralarımızı eksik olmaz. Çarpmadan, düşmeden dolayı.” (*KN:34; Erkek, 45-54 yaş gr.*), “Bir öte çarparak, beri çarparak, Daha da yavaş giderek yine ulaşacağımız yere ulaşmaya çalışıyoruz. Ya şimdi mesela düşerim korkusu oluyor. Yavaş gidiyoruz. Araba çarptı bir kere bana. O tabii arabadaydı hata.” (*KN:39; Erkek, 55-64 yaş gr.*) şeklindeki ifadeleriyle katılımcılar yaşadıkları çarpma ve yaralanmalardan bahsetmişlerdir.

4.4.2. Sonuçların Nicel Analizi

Tez çalışmasının analizlerine ilişkin ikinci aşama, istatistiksel anlamlılığın sorgulandığı nicel analizlere dayanmaktadır. Bir önceki bölümde ortaya konan görme engelli bireylerin kentsel algısına ilişkin nitel analiz sonucunda elde edilen verilerin bağımlı değişken, katılımcıların yaş ve cinsiyet verisinin ise bağımsız değişken olarak kabul edildiği korelasyonlarda; cinsiyete bağlı olan analizlerde, cinsiyet iki kategoride incelendiği için t-test uygulanması, yaş grubuna bağlı olan testlerde ise, yaş grupları üç kategoride incelendiği için ANOVA testinin uygulanması hedeflenmiştir.

Nitel analizler sonucunda elde edilen verilerin katılımcıların cinsiyet ve yaş bağlamında ilişkilerinin istatistiksel olarak anlamlı olup olmadığını belirlemek amacıyla yürütülen istatistiksel testlerde, SPSS (Statistical Package for the Social Sciences) bilgisayar programı kullanılmıştır. Katılımcıların cinsiyet ve yaş gurubu bağımsız değişkenleri ile anketler sonucunda NVivo bilgisayar programında sınıflandırılmış beş başlık olan algılanan fiziksel kolaylıklar, algılanan fiziksel engeller, algılanan sosyokültürel kolaylıklar, algılanan sosyokültürel engeller ve çözüme yönelik faktörler/öneriler bağımlı değişkenleri arasındaki ilişkilerin sorgulandığı analiz sonuçlarına bu bölümde yer verilmiştir (**Şekil 49**).



Şekil 49: Cinsiyet ve yaş grubu değişkenlerine göre istatistiksel bağıntı şeması

Nitel analiz sonucu ortaya çıkan bağımlı değişkenlerin normal dağılıp dağılmadığı araştırılmış ve sonuçlar incelenmiştir. Veriler üzerinde parametrik testlerin yapılabilmesi için, verilerin dağılımının normal olması gerekir. Parametrenin normal dağılıp dağılmadığını testin sonucundaki shapiro-wilk testindeki anlamlılık (significance) değerine ifade etmektedir. Normallik testi, örneklemdeki verileri diğer normal verilerle karşılaştırır. Bu karşılaştırmanın sonucu, test istatistiği sonuçlarını verir. Bu istatistik anlamlı değilse $p < 0.05$ değeri ortaya çıkar. $P > 0.05$ ise örneklemdeki veriler normal verilerden istatistiksel olarak farklı değildir, normaldir ya da normale yakındır şeklinde ifade edilmektedir.

Tablo 1: Algılanan fiziksel kolaylıklar bağımlı değişkenine ilişkin normallik testi sonuçları

Normallik Testi			
	df	p. değeri	anlamlılık (significance)
Algılanan Fiziksel Kolaylıklar	40	<,001	anlamlı değil

Tablo 2: Algılanan fiziksel engeller bağımlı değişkenine ilişkin normallik testi sonuçları

Normallik Testi			
	df	p. değeri	anlamlılık (significance)
Algılanan Fiziksel Engeller	40	,093	anlamlı

Tablo 3: Algılanan sosyokültürel kolaylıklar bağımlı değişkenine ilişkin normallik testi sonuçları

Normallik Testi			
	df	p. değeri	anlamlılık (significance)
Algılanan Sosyo-kültürel Kolaylıklar	40	<,001	anlamlı değil

Tablo 4: Algılanan sosyokültürel engeller bağımlı değişkenine ilişkin normallik testi sonuçları

Normallik Testi			
	df	p. değeri	anlamlılık (significance)
Algılanan Sosyo-kültürel Engeller	40	,001	anlamlı değil

Tablo 5: Çözümeye yönelik faktörler/öneriler bağımlı değişkenine ilişkin normallik testi sonuçları

Normallik Testi			
	df	p. değeri	anlamlılık (significance)
Çözümeye Yönelik Faktörler/Öneriler	40	<,001	anlamlı değil

Normallik testi sonuçlarına bakıldığında yalnızca algılanan fiziksel engeller parametresinin normal dağıldığı görülmüştür. Fakat beş bağımlı değişkenden yalnızca birinin normal dağılması, cinsiyet için t-testi yapmaya yeterli olmamaktadır. Bu sebeple t-testinin parametrik olmayan (nonparametric) karşılığı olan Mann-Whitney U testi ile nicel analizlere devam edilmiştir.

4.4.2.1. Cinsiyet ve Engellilerin Kentsel Algısına İlişkin Bağımlı Değişkenler Arasında Kurulan Bağıntılar

Nitel veriler sonucundan ortaya çıkan bağımlı değişkenlerin normal dağılım göstermemesi üzerine, Mann Whitney-U testi ile nicel analizler gerçekleştirilmiştir. Cinsiyet bağımsız değişkenine göre anlamlılığın (significance) $p < 0.05$ düzeyinde sorgulandığı istatistiksel analizler sonucunda ortaya çıkan sonuçlar yorumlanmaya çalışılmıştır.

Test sonucunda elde edilen verilerde tabloda Asymp. sig.(2-tailed) değerine bakılmaktadır. Bu değer 0.05'ten küçük olduğunda cinsiyete göre anlamlı bir dağılım söz konusu iken, 0.05'ten büyük çıktığında ise kurulan korelasyonda, cinsiyete göre anlamlı bir ilişkiden söz edilememektedir.

4.4.2.1.1 Algılanan fiziksel kolaylıklar

Tablo 6: Algılanan fiziksel kolaylıklar parametresinin cinsiyete göre dağılımı ve Mann Whitney-U testi sonuçları

Mann-Whitney U Testi				
	cinsiyet	N	p. değeri	anlamlılık (significance)
Algılanan Fiziksel Kolaylıklar	Kadın	19	,745>0,05	anlamli değil
	Erkek	21		

Katılımcılar, algılanan fiziksel kolaylıklara ilişkin kentsel algılarını 37 farklı ifade ile vurgulamışlardır. Bu sebeple, algılanan fiziksel kolaylıklara ilişkin ifadelerin frekansı 37 olarak kabul edilmiştir. Bu ifadelerin 19'u erkekler tarafından, 18'i ise kadınlar tarafından belirtilmiştir. Mann Whitney-U testi sonucunda da algılanan fiziksel kolaylıklar parametresi cinsiyete göre ele alındığında anlamlı bir istatistik değeri elde edilememiştir. ($p=,745>0.05$). Mann Whitney-U testinde anlamlı bir sonuç elde edilmemiş olduğundan cinsiyetin, algılanan fiziksel kolaylıklar üzerinde bir etkisi olduğundan söz edilemez. Dolayısıyla, engelli bireylerin kentsel algısına ilişkin olarak fiziksel kolaylıklara bağlı ifadeler, cinsiyete göre anlamlı değildir.

Katılımcılar tarafından ortaya konan algılanan fiziksel kolaylıklara ilişkin ifadelerin sayısının, kadın ve erkeklere bağlı olarak ele alındığında, sonuçların birbirine çok yakın olduğu net bir şekilde fark edilmektedir. Bu kapsamda, katılımcıların kentsel mekânlarda algıladıkları fiziksel kolaylıklar bağımlı değişkenine ilişkin, cinsiyete yönelik kadın veya erkek yoğunluğundan bahsedilememektedir.

4.4.2.1.2 Algılanan fiziksel engeller

Tablo 7: Algılanan fiziksel engeller parametresinin cinsiyete göre dağılımı ve Mann Whitney-U testi sonuçları

Mann-Whitney U Testi				
	cinsiyet	N	p. değeri	anlamlılık (significance)
Algılanan Fiziksel Engeller	Kadın	19	,967>0,05	anlamli değil
	Erkek	21		

Katılımcılar, algılanan fiziksel engellere ilişkin kentsel algılarını 179 farklı ifade ile vurgulamışlardır. Bu sebeple, algılanan fiziksel engellere ilişkin ifadelerin frekansı 179 olarak kabul edilmiştir. Bu ifadelerin 92'si erkekler tarafından, 87'si ise kadınlar tarafından belirtilmiştir. Mann Whitney-U testi sonucunda da algılanan fiziksel engeller parametresi, cinsiyete göre ele alındığında anlamlı bir istatistik değeri elde edilememiştir. ($p=,967>0.05$). Mann Whitney-U testinde anlamlı bir sonuç elde edilmemiş olduğundan cinsiyetin, algılanan fiziksel engeller üzerinde bir etkisi olduğundan söz edilemez. Dolayısıyla, engelli bireylerin kentsel algısına ilişkin olarak fiziksel engellere bağlı ifadeler, cinsiyete göre anlamlı değildir.

Katılımcılar tarafından ortaya konan algılanan fiziksel engellere ilişkin ifadelerin sayısının, kadın ve erkeklerle ilgili olarak ele alındığında, sonuçların birbirine çok yakın olduğu fark edilmektedir. Bu bağlamda, katılımcıların kentsel mekânlarda algıladıkları fiziksel engeller bağımlı değişkenine ilişkin, cinsiyete yönelik kadın veya erkek yoğunluğundan bahsedilememektedir.

4.4.2.1.3 Algılanan sosyokültürel kolaylıklar

Tablo 8: Algılanan sosyokültürel kolaylıklar parametresinin cinsiyete göre dağılımı ve Mann Whitney-U testi sonuçları

Mann-Whitney U Testi				
	cinsiyet	N	p. değeri	anlamlılık (significance)
Algılanan Sosyo-kültürel Kolaylıklar	Kadın	19	,436>0,05	anlamli değil
	Erkek	21		

Katılımcılar, algılanan sosyokültürel kolaylıklara ilişkin kentsel algılarını 35 farklı ifade ile vurgulamışlardır. Bu sebeple, algılanan sosyokültürel kolaylıklara ilişkin ifadelerin frekansı 35 olarak kabul edilmiştir. Bu ifadelerin 20'si erkekler tarafından, 15'i ise kadınlar tarafından belirtilmiştir. Mann Whitney-U testi sonucunda da algılanan sosyokültürel kolaylıklar parametresi cinsiyete göre ele alındığında anlamlı bir istatistik değeri elde edilememiştir. ($p=,436>0.05$). Mann Whitney-U testinde anlamlı bir sonuç elde edilmemiş olduğundan cinsiyetin, algılanan sosyokültürel kolaylıklar üzerinde bir etkisi olduğundan söz edilemez. Dolayısıyla, engelli bireylerin kentsel algısına ilişkin olarak sosyokültürel kolaylıklara bağlı ifadeler, cinsiyete göre anlamlı değildir.

Katılımcılar tarafından ortaya konan algılanan sosyokültürel kolaylıklara ilişkin ifadelerin sayısının, kadın ve erkeklere bağlı olarak ele alındığında, sonuçların birbirine çok yakın olduğu fark edilmektedir. Bu kapsamda, katılımcıların kentsel mekânlarda algıladıkları sosyokültürel kolaylıklar bağımlı değişkenine ilişkin, cinsiyete yönelik kadın veya erkek yoğunluğundan bahsedilememektedir.

4.4.2.1.4 Algılanan sosyokültürel engeller

Tablo 9: Algılanan sosyokültürel engeller parametresinin cinsiyete göre dağılımı ve Mann Whitney-U testi sonuçları

Mann-Whitney U Testi				
	cinsiyet	N	p. değeri	anlamlılık (significance)
Algılanan Sosyo-kültürel Engeller	Kadın	19	,030<0,05	anlamlı
	Erkek	21		

Katılımcılar, algılanan sosyokültürel engellere ilişkin kentsel algılarını 64 farklı ifade ile vurgulamışlardır. Bu sebeple, algılanan sosyokültürel engellere ilişkin ifadelerin frekansı 64 olarak kabul edilmiştir. Bu ifadelerin 41'i erkekler tarafından, 23'ü ise kadınlar tarafından belirtilmiştir. Mann Whitney-U testi sonucunda da algılanan sosyokültürel engeller parametresi cinsiyete göre ele alındığında anlamlı bir istatistik değer elde edilmiştir. ($p=,030<0.05$).

Mann Whitney-U testinde istatistiksel olarak anlamlı bir sonuç elde edilebildiği için cinsiyetin, algılanan sosyokültürel engeller üzerinde bir etkisi olduğundan söz edilebilir. Dolayısıyla, engelli bireylerin kentsel algısına ilişkin olarak sosyokültürel engellere bağlı ifadeler, cinsiyete göre anlamlıdır. Algılanan sosyokültürel engeller parametresinde, erkekler açısından anlamlı bir farklılık vardır. Bu bağlamda, görme engelli erkek katılımcılar, algılanan sosyokültürel engellerin altında kategorize edilmiş kodları daha çok ifade etmişlerdir yorumu yapılabilir.

Sosyokültürel engeller temasının alt kategorilerinden olan 'toplum düzeyinde empati eksikliği' başlığı toplam 36 defa ifade edilmiştir. Bu ifadelerin 24'ünü erkek katılımcılar ifade etmiştir. Bu kategorinin en çok ifade edilen kodu olan 'duyarsız insanlar' kodu ile ilgili erkek katılımcılar şunları söylemişlerdir:

“Bu yani hiç insanların vurdumduymazlığı beni aslında çok üzüyor. İnsanlar kesinlikle hiç hayatı dinlemiyorlar. Herkesin kulağında bir kulaklık koşarak bir yere yetişmeye çalışıyorlar. Ben yürüyen merdivenler bile yanımda koşan birine denk gelebiliyorum. Bana takılabiliyor, çarpabiliyor. Kaç kere öyle tehlike atlattım böyle.” (KN:6; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Yani biz de vatandaşların duyarsızlığından kaynaklanan sorunlar yaşıyoruz. Aslında toplumun duyarsızlık ama bu sadece bizim engelliler için değil.” (KN:10; Erkek, 45-54 yaş gr.).

Erkek katılımcıların duyarsız insanlardan daha fazla bahsetmesi, erkeklerin daha çok hayata karışmaya çalışıp duyarsız insanlarla daha fazla karşılaştığını gösterebilir veya kadınlara erkeklerden daha fazla duyarlı davranıldığına dair yorum yapılabilir.

Sosyokültürel engeller temasının alt kategorilerinden olan ‘toplum düzeyinde empati eksikliğinin bir diğer kodu olan ‘fark edilmek’ kodu da erkeklerin daha fazla belirttiği bir koddur. Bu kod ile ilgili erkek katılımcılar şunları söylemişlerdir:

“Bu hayatın içinde dediğim gibi hep beraberiz, gören görmeyen, duymayan, yürüyemeyen. Hep beraber bu hayatın içindeyiz. Görülmek istiyoruz bu hayatta.” (KN:6; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Biz bu toplumun parçasıyız ve bu toplumla yaşıyoruz. Yani hiç kimse engelli olmayı tercih etmez.” (KN:10; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Gören görmeyenin halinden pek anlamıyor. O konuda ya ne kadar okusa da o yaşadığı atmosferi yaşayamıyor. Çünkü aynı pencereden bakamıyoruz hayata. Görüyorken çok şey kaçırabiliyor insanlar. O konuda görünüşte belki düzgündür nasıl bulamıyor diyebilir ama görme engelli içine girdiğiniz zaman bambaşka oluyor.” (KN:17; Erkek, 45-54 yaş gr.).

Erkek katılımcıların fark edilmek kodu üzerinde daha fazla durması, toplumda erkek engellilerin kadın engellilere göre daha az fark edildiği şeklinde yorumlanabilir.

Sosyokültürel engeller temasının alt kategorilerinden olan ‘kurumsal düzeyde empati eksikliği’ başlığı toplam 13 defa ifade edilmiştir. Bu ifadelerin 10’unu erkek katılımcılar ifade etmiştir. Bu kategorinin en çok ifade edilen kodu olan ‘kurumların duyarsızlığı’ kodu ile ilgili erkek katılımcılar şunları söylemişlerdir:

“Aşmak için de görüşmeler yapılıyor sürekli ama maalesef. Hep olumsuz cevap alıyoruz. Hep erteleniyoruz. İnşallah gelecek günlerimiz gidenden daha güzel olsun diyorum yani. Beklentimiz, şeyimiz o. Yerel yönetimlerden işte merkez yönetimden beklentimiz, engellinin yaşamını kolaylaştırmaları için ha görüşmeler yapılıyor. Sürekli temas da sağlanıyor ama maalesef çok gecikmeli oluyor bazı şeyler. Bazısı hiç yapılmıyor, bazısı da çok gecikmeli oluyor.” (KN:34; Erkek, 45-54 yaş gr.), “Bunları uygulaması gereken bir devletimiz var. O da mecliste bekletiliyor. Beş yılda bir erteleniyor. Eğer fiziki şartlar kamu binalarında ve her yerde sağlık binaları yani tüm şeylerde özel sektörlerde de yapıldığı zaman engellilerin sorunları çözülmüş olur. Özeti bu yani.” (KN:40; Erkek, 45-54 yaş gr.).

Erkek katılımcıların kurumların duyarsızlığından daha fazla bahsetmesi, erkeklerin çeşitli kurumlarla daha fazla iletişime geçmesi ve yanıt alamaması şeklinde yorumlanabilir.

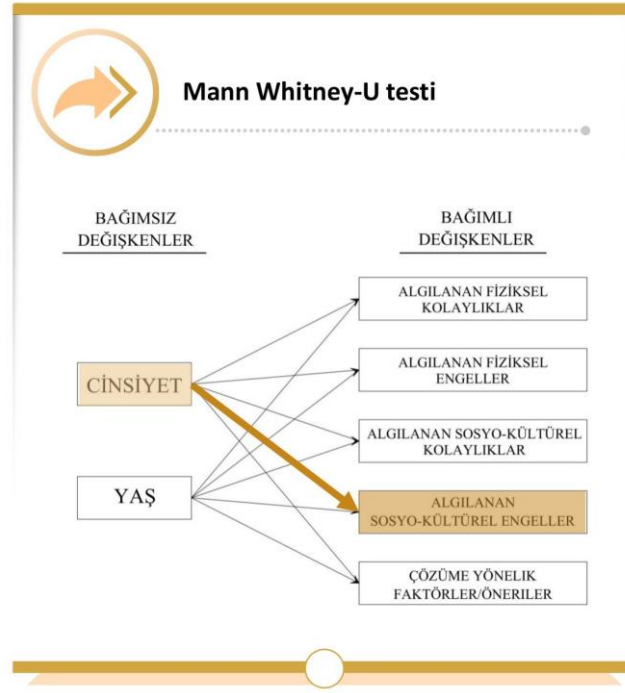
4.4.2.1.5 Çözümeye yönelik faktörler/öneriler

Tablo 10: Çözümeye yönelik faktörler/öneriler parametresinin cinsiyete göre dağılımı ve Mann Whitney-U testi sonuçları

Mann-Whitney U Testi				
	cinsiyet	N	p. değeri	anlamlılık (significance)
Çözümeye Yönelik Faktörler/Öneriler	Kadın	19	,789>0,05	anlamlı değil
	Erkek	21		

Katılımcılar, çözüme yönelik faktörler/önerilere ilişkin kentsel algılarını 57 farklı ifade ile vurgulamışlardır. Bu sebeple, çözüme yönelik faktörler/önerilere ilişkin ifadelerin frekansı 57 olarak kabul edilmiştir. Bu ifadelerin 33'ü erkekler tarafından, 24'ü ise kadınlar tarafından belirtilmiştir. Mann Whitney-U testi sonucunda da çözüme yönelik faktörler/öneriler parametresi cinsiyete göre ele alındığında anlamlı bir istatistik değer elde edilememiştir. ($p=,789>0.05$). Mann Whitney-U testinde anlamlı bir sonuç elde edilmemiş olduğundan cinsiyetin, çözüme yönelik faktörler/öneriler üzerinde bir etkisi olduğundan söz edilemez. Dolayısıyla, engelli bireylerin kentsel algısına ilişkin olarak çözüme yönelik faktörler/öneriler kategorisinde ele alınan ifadeler, cinsiyete göre anlamlı değildir.

Katılımcılar tarafından ortaya konan çözüme yönelik faktörler/öneriler kategorisinde ele alınan ifadelerin sayısının, kadın ve erkeklere bağlı olarak ele alındığında, sonuçların birbirine yakın olduğu net bir şekilde fark edilmektedir. Bu kapsamda, katılımcıların kentsel mekânlarla ilgili üzerinde durdukları çözüme yönelik faktörler/öneriler bağımlı değişkenine ilişkin, cinsiyete yönelik kadın veya erkek yoğunluğundan bahsedilememektedir.



Şekil 50: Cinsiyet değişkenine göre anlamlılık bağıntı şeması

Nitel analiz sonucu elde edilmiş bağımlı değişkenlerin cinsiyete göre anlamlı olup olmadığına bakılmıştır. Bu parametrelere göre cinsiyete göre anlamlı çıkan tek parametre, algılanan sosyokültürel engeller olmuştur. Bu bağlamda, katılımcılar tarafından ifade edilen faktörlerden algılanan sosyokültürel engeller dışındaki faktörler cinsiyet bağlamında bir farklılık göstermemektedir (Şekil 50).

4.4.2.2. Yaş Grubu ve Engellilerin Kentsel Algısına İlişkin Bağımlı Değişkenler Arasında Kurulan Bağıntılar

Nitel veriler sonucundan ortaya çıkan bağımlı değişkenler üzerinde One Way ANOVA testi ile nicel analizler gerçekleştirilmiştir. Yaş grubu bağımsız değişkenine göre anlamlılığın (significance) $p < 0.05$ düzeyinde sorgulandığı istatistiksel analizler sonucunda ortaya çıkan sonuçlar yorumlanmaya çalışılmıştır.

Test sonucunda elde edilen verilerde tabloda Sig. değerine bakılmaktadır. Bu değer 0.05'ten küçük olduğunda cinsiyete göre anlamlı bir dağılım söz konusu iken, 0.05'ten büyük çıktığında ise kurulan korelasyonda, yaş grubuna göre anlamlı bir ilişkiden söz edilememektedir.

4.4.2.2.1 Algılanan fiziksel kolaylıklar

Tablo 11: Algılanan fiziksel kolaylıklar parametresinin yaş grubuna göre dağılımı ve ANOVA testi sonuçları

One Way ANOVA Testi		
	p. değeri	anlamlılık (significance)
Algılanan Fiziksel Kolaylıklar	,319>0,05	anlamlı değil

Katılımcılar, algılanan fiziksel kolaylıklara ilişkin kentsel algılarını 37 farklı ifade ile vurgulamışlardır. Bu sebeple, algılanan fiziksel kolaylıklara ilişkin ifadelerin frekansı 37 olarak kabul edilmiştir. ANOVA testi sonucunda da algılanan fiziksel kolaylıklar parametresi yaş grubuna göre ele alındığında anlamlı bir istatistik değer elde edilememiştir. ($p=,319>0.05$). ANOVA testinde anlamlı bir sonuç elde edilmemiş olduğundan yaş grubunun, algılanan fiziksel kolaylıklar üzerinde bir etkisi olduğundan söz edilemez. Dolayısıyla, engelli bireylerin kentsel algısına ilişkin olarak fiziksel kolaylıklara bağlı ifadeler, yaş grubuna göre anlamlı değildir.

Katılımcılar tarafından ortaya konan algılanan fiziksel kolaylıklara ilişkin ifadelerin sayısı, 1.yaş grubu (18-44), 2.yaş grubu (45-54) ve 3.yaş grubu (55-64)'na bağlı olarak ele alındığında, yaş grupları arasında algılanan fiziksel kolaylıklar parametresinin daha belirgin bir yaş grubu tarafından ifade edildiği söylenememektedir.

4.4.2.2.2 Algılanan fiziksel engeller

Tablo 12: Algılanan fiziksel engeller parametresinin yaş grubuna göre dağılımı ve ANOVA testi sonuçları

One Way ANOVA Testi		
	p. değeri	anlamlılık (significance)
Algılanan Fiziksel Engeller	,533>0,05	anlamlı değil

Katılımcılar, algılanan fiziksel engellere ilişkin kentsel algılarını 179 farklı ifade ile vurgulamışlardır. Bu sebeple, algılanan fiziksel engellere ilişkin ifadelerin frekansı 179 olarak kabul edilmiştir. ANOVA testi sonucunda da algılanan fiziksel engeller parametresi yaş grubuna göre ele alındığında anlamlı bir istatistik değer elde edilememiştir. ($p=,533>0.05$). ANOVA testinde anlamlı bir sonuç elde edilmemiş olduğundan yaş grubunun, algılanan fiziksel engeller üzerinde bir etkisi olduğundan söz edilemez. Dolayısıyla, engelli bireylerin kentsel algısına ilişkin olarak fiziksel engellere bağlı ifadeler, yaş grubuna göre anlamlı değildir.

Katılımcılar tarafından ortaya konan algılanan fiziksel engellere ilişkin ifadelerin sayısı, 1.yaş grubu (18-44), 2.yaş grubu (45-54) ve 3.yaş grubu (55-64)'na bağlı olarak ele alındığında, yaş grupları arasında algılanan fiziksel engeller parametresinin daha belirgin bir yaş grubu tarafından ifade edildiği söylenememektedir.

4.4.2.2.3 Algılanan sosyokültürel kolaylıklar

Tablo 13: Algılanan sosyokültürel kolaylıklar parametresinin yaş grubuna göre dağılımı ve ANOVA testi sonuçları

One Way ANOVA Testi		
	p. değeri	anlamlılık (significance)
Algılanan Sosyo-kültürel Kolaylıklar	,062>0,05	anlamliya yakın

Katılımcılar, algılanan sosyokültürel kolaylıklara ilişkin kentsel algılarını 35 farklı ifade ile vurgulamışlardır. Bu sebeple, algılanan sosyokültürel kolaylıklara ilişkin ifadelerin frekansı 35 olarak kabul edilmiştir. ANOVA testi sonucunda da algılanan sosyokültürel kolaylıklar parametresi yaş grubuna göre ele alındığında anlamliya yakın bir değer elde edilmiştir. ($p=,062>0.05$). ANOVA testinde anlamlı değere yakın bir sonuç elde edilmiş olduğundan yaş grubunun, algılanan sosyokültürel kolaylıklar üzerinde bir etkisi olduğundan söz edilebilir. Dolayısıyla, engelli bireylerin kentsel algısına ilişkin olarak sosyokültürel kolaylıklara bağlı ifadeler, yaş grubuna göre anlamlı olabilmektedir.

Sosyokültürel kolaylıklar temasının alt kategorilerinden olan ‘bireylerin yetkinlik düzeylerinin gelişmiş olması’ başlığı toplam 13 defa ifade edilmiştir. Bu ifadelerin 1’ini 18-44 arası yaş grubu katılımcılar ifade ederken, 45-54 arası yaş grubundan 6 ve 55-64 arası yaş grubundan 6 kişi ifade etmiştir. 18-44 arası yaş grubu ile diğer yaş grupları arasında farklılık vardır.

45-54 ve 55-64 arası yaş grubunda yer alan katılımcılar, bu kategori ile ilgili şunları söylemişlerdir:

“Yani o şöyle mahallemizde rahatça hareket edebiliyoruz. Market kasap bakkal. Yani bunları. Alıştığımız için daha rahat gezip dolaşıp halledabiliyorsunuz.” (KN:8; Erkek, 55-

64 yaş gr.), “Şimdi biz daha çok önceden görme engelli olduğumuz için yine biraz kendimizi devam ettiriyoruz. Ama işte öyle çok fazla sokağa çıkamayan insanlar gerçekten çok mağdur” (KN:21; Erkek, 55-64 yaş gr.), “Ya şimdi görme engelliler de şöyle bir şey var yani kişinin kendisini yetiştirip yetiştirmesi ile alakalıdır bu biraz.” (KN:22; Erkek, 55-64 yaş gr.).

1. yaş grubu ile diğer yaş grupları arasında farklılık olması daha genç yaş grubunun bireysel yetkinlik düzeyi konusunda bir yorumda bulunmadığını gösterebilmektedir. Bu durum ile ilgili, 2. ve 3. yaş grubundaki bireylerin bireysel yetkinlik düzeylerinin gelişmesinden dolayı sosyokültürel anlamda kolaylıklar yaşadığı yorumunda bulunulabilir.

4.4.2.2.4 Algılanan sosyokültürel engeller

Tablo 14: Algılanan sosyokültürel engeller parametresinin yaş grubuna göre dağılımı ve ANOVA testi sonuçları

One Way ANOVA Testi		
	p. değeri	anlamlılık (significance)
Algılanan Sosyo-kültürel Engeller	,376>0,05	anlamli değil

Katılımcılar, algılanan sosyokültürel engellere ilişkin kentsel algılarını 64 farklı ifade ile vurgulamışlardır. Bu sebeple, algılanan sosyokültürel engellere ilişkin ifadelerin frekansı 64 olarak kabul edilmiştir. ANOVA testi sonucunda da algılanan sosyokültürel engeller parametresi yaş grubuna göre ele alındığında anlamlı bir istatistik değer elde edilememiştir. ($p=,376>0.05$). ANOVA testinde anlamlı bir sonuç elde edilmemiş olduğundan yaş grubunun, algılanan sosyokültürel engeller üzerinde bir etkisi

olduğundan söz edilemez. Dolayısıyla, engelli bireylerin kentsel algısına ilişkin olarak sosyokültürel engellere bağlı ifadeler, yaş grubuna göre anlamlı değildir.

Katılımcılar tarafından ortaya konan algılanan sosyokültürel engellere ilişkin ifadelerin sayısı, 1.yaş grubu (18-44), 2.yaş grubu (45-54) ve 3.yaş grubu (55-64)'na bağlı olarak ele alındığında, yaş grupları arasında algılanan sosyokültürel engeller parametresinin daha belirgin bir yaş grubu tarafından ifade edildiği söylenememektedir.

4.4.2.2.5 Çözümeye yönelik faktörler/öneriler

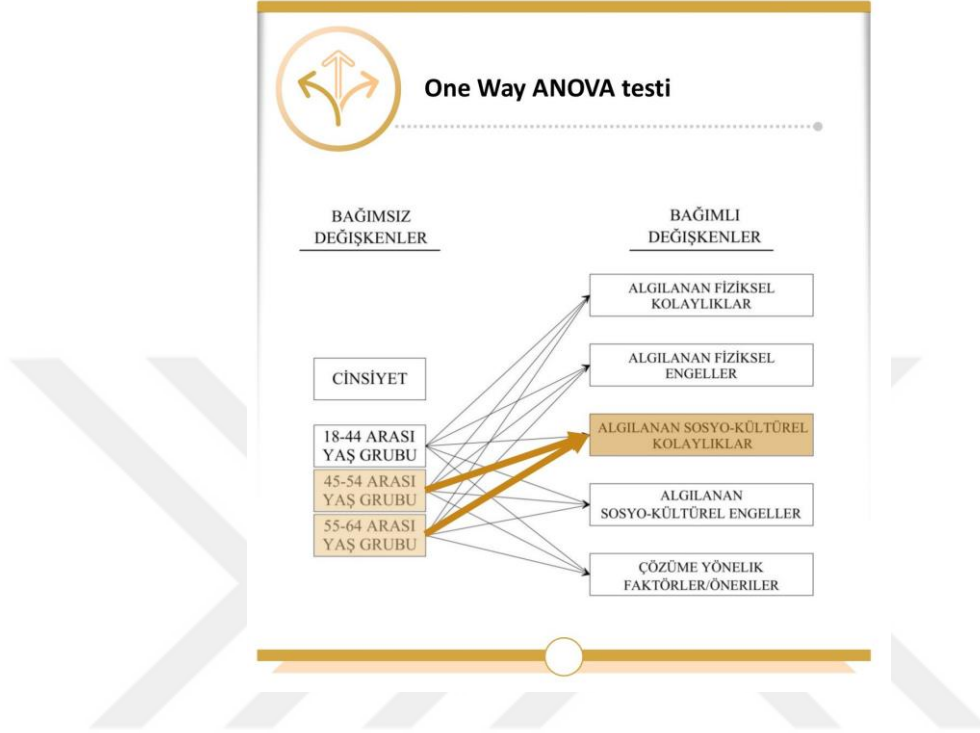
Tablo 15: Çözümeye yönelik faktörler/öneriler parametresinin yaş grubuna göre dağılımı ve ANOVA testi sonuçları

One Way ANOVA Testi		
	p. değeri	anlamlılık (significance)
Çözümeye Yönelik Faktörler/Öneriler	,201>0,05	anlamlı değil

Katılımcılar, çözüme yönelik faktörler/önerilere ilişkin kentsel algılarını 57 farklı ifade ile vurgulamışlardır. Bu sebeple, çözüme yönelik faktörler/önerilere ilişkin ifadelerin frekansı 57 olarak kabul edilmiştir. ANOVA testi sonucunda da çözüme yönelik faktörler/öneriler parametresi yaş grubuna göre ele alındığında anlamlı bir istatistik değer elde edilememiştir. ($p=,201>0.05$). ANOVA testinde anlamlı bir sonuç elde edilmemiş olduğundan yaş grubunun, çözüme yönelik faktörler/önerilere üzerinde bir etkisi olduğundan söz edilemez. Dolayısıyla, engelli bireylerin kentsel algısına ilişkin olarak çözüme yönelik faktörler/öneriler kategorisinde ele alınan ifadeler, yaş grubuna göre anlamlı değildir.

Katılımcılar tarafından ortaya konan çözüme yönelik faktörler/öneriler kategorisinde ele alınan ifadelerin sayısı, 1.yaş grubu (18-44), 2.yaş grubu (45-54) ve

3.yaş grubu (55-64)'na bağlı olarak ele alındığında, yaş grupları arasında çözüme yönelik faktörler/öneriler parametresinin daha belirgin bir yaş grubu tarafından ifade edildiği söylenememektedir.



Şekil 51: Yaş grubu değişkenine göre anlamlılık bağıntı şeması

Nitel analiz sonucu elde edilmiş bağımlı değişkenlerin yaş grubuna göre anlamlı olup olmadığına bakılmıştır. Bu parametrelere göre yaş grubuna göre anlamlı çıkan tek parametre, algılanan sosyokültürel kolaylıklar olmuştur. Bu bağlamda, katılımcılar tarafından ifade edilen faktörlerden algılanan sosyokültürel kolaylıklar dışındaki faktörler yaş bağlamında bir farklılık göstermemektedir (Şekil 51).

5. BÖLÜM

SONUÇ VE ÖNERİLER

“Görme Engelli Bireylerin Kentsel Algısının İstanbul Üzerinden İrdelenmesi” başlığı altındaki bu tez çalışmasının amacı, katılımcı olarak ele alınan bir grup görme engelli bireyin kamusal mekândaki, mekânsal algılarını ve davranışlarının engelsiz bireylere kıyasla nasıl ve ne tür fiziksel ve sosyal parametreler bağlamında değiştiğini anlamak ve görme engelli bireylerin kullandıkları kamusal mekânların erişilebilirlik kriterlerini nitel ve nicel yöntemler kullanarak irdelemektir. Katılımcılar ile gerçekleştirilen yarı yapılandırılmış anketler sonucunda elde edilen nitel veriler, fiziksel ve sosyokültürel olarak kategorize edilmiş, elde edilen sonuçlar fiziksel ve sosyokültürel engeller ve kolaylıklar bağlamında tartışılmıştır. Analiz safhasının ikinci aşamasında ise, birinci aşamada elde edilen nitel veriye ilişkin her katılımcı ifadesi, sayısal frekanslara dönüştürülmüş olup, çalışmanın bağımlı değişkeni olarak kabul edilmiştir. Katılımcılara ait cinsiyet ve yaş verisi ise, çalışmanın bağımsız değişkeni olarak kabul edilerek, bu iki değişken arasında anlamlı ilişkiler olup olmadığı istatistiksel olarak incelenmiştir.

“Görme Engelli Bireylerin Kentsel Algısının İstanbul Üzerinden İrdelenmesi” başlığı altındaki bu çalışma, beş bölümden oluşmaktadır. Öncelikle çevre ve algı konularına yer verilirken evrensel tasarım ve erişilebilirlik ilkeleri ele alınmıştır. Ardından konu, görme engelliler ve kentsel algı çerçevesinde ele alınmış ve İstanbul kenti erişilebilirlik kapsamında, İstanbul’da yaşayan görme engelli bireylerin yaşadıkları fiziksel ve sosyokültürel durumların, görme engellilerin kentsel algılarına etkisi irdelenmiştir.

Görme engelliler ile yapılan görüşmeler ve araştırmada elde edilen bulgular sonucunda katılımcıların kentte yaşadıkları durumların, fiziksel ve sosyokültürel bağlamda değerlendirilebileceği fark edilmiştir. Katılımcıların algıladığı *fiziksel ve sosyokültürel faktörlerin* ilişkilendiği kolaylık ve engel olarak tanımlanan her faktör İstanbul kentinin fiziksel ve sosyokültürel yapısı üzerinden tartışılmaya çalışılmıştır. Bu faktörler dışında kalan ve katılımcıların üzerinde durduğu önemli olduğu fark edilen diğer konular ise *çözüme yönelik faktörler/öneriler* başlığı altında toplanmıştır. Bu noktada, görme engelli bireylerle yapılan görüşmeler sırasında, kentsel mekanlar bağlamında görme engellilerin en çok fiziksel engelleri algıladıkları ve bu durumun onların gündelik yaşam pratiklerinde zorluklar yarattığı tespit edilmiştir. Algılanan *fiziksel engeller* kategorisinde, fiziksel çevreye ilişkin problemlerin yanı sıra toplu taşıma araçlarında yaşadıkları problemler üzerinde sıklıkla durdukları fark edilmiştir. Fiziksel engellerin yanı sıra, en çok üzerinde durulan bir diğer nitel kategori, sosyokültürel engeller olmuştur. Algılanan *sosyokültürel engeller* kategorisinde, *toplum* düzeyinde ve *kurumsal* düzeyde algılanan empati eksikliğinden bahsedilirken, görme engelli bireylerin kendi psikolojik durumları ile ilgili yaşadıkları sosyokültürel problemlere ilişkin ifadeler de tespit edilmiştir. Anket kapsamında görme engellilerin en fazla değindikleri konuların başında fiziksel engel ve sosyokültürel engellere ilişkin ifadelerin yer alıyor olması görme engellilerin kentteki deneyimleri esnasında ağırlıklı olarak engel ve zorluklarla karşılaştıklarını göstermektedir.

Engellerin yanı sıra, görme engelli bireyler, tüm algılanan bu zorluklara rağmen, kentte algıladıkları çeşitli kolaylıklara da değinmişlerdir. Algılanan *fiziksel kolaylıklar* kategorisinde, çevresel ve duyuşsal etkenlere ilişkin, sarı çizgi ve kaldırımların düzgün olması ve işitsel, dokunsal ve kokusal duyuların kullanımı gibi bazı kolaylıklar da yaşadıklarını belirtmişlerdir. Ayrıca, algılanan *sosyokültürel kolaylıklar* kategorisinde de,

bireysel yetkinlik düzeylerine ilişkin kendilerine geliştirmiş olmaları ve sık kullandıkları alanlara aşına olma durumu ve İstanbul'un metropol olmasının avantajlarına ilişkin insan yoğunluğunun fazla olması ile daha çok yardım alabilmeleri ve diğerkentlere kıyasla İstanbul'un daha gelişmiş olması gibi kolaylıklardan bahsetmektedirler.

Katılımcılar, üzerinde durdukları fiziksel ve sosyokültürel faktörler dışında çeşitli önerilerde de bulunmuşlardır. Bununla birlikte, kamusal alanların düzenlenmesi esnasında görme engellilere danışılması gerektiğinin üzerinde durarak *katılım* talebinde bulunmuşlardır. Bu öneri ve talep konuları da *çözümeye yönelik faktörler/öneriler* kategorisinde ele alınmıştır. Çözümeye yönelik faktörler/öneriler, engellilerin kentte algıladıkları fiziksel ve sosyokültürel faktörler sonucunda ortaya çıkan durumların çözümleri ile ilgili ele alınabilmesi gelecekte ortaya konabilecek kentsel tasarım rehberlerinin oluşturulması açısından önem arz etmektedir.

Tez çalışmasının analizi aşamasında, anketler doğrultusunda elde edilen nitel verilerden oluşturulmuş bağımlı değişkenlerin, cinsiyet ve yaş bağımsız değişkenleri ile karşılaştırıldıklarında nicel olarak anlamlı ilişkileri olup olmadığı istatistiksel olarak incelenmiştir. Bu incelemeler sonucu algılanan *sosyokültürel engeller* bağımlı değişkeninin, cinsiyet bağlamında anlamlı olduğu saptanmıştır. Bu nedenle, cinsiyet bağlamında algılanan sosyokültürel engeller bağımlı değişkenine yönelik erkekler açısından anlamlı bir farklılık olduğu yorumu yapılabilir. Bununla birlikte, algılanan *sosyokültürel kolaylıklar* bağımlı değişkeni ise yaş grubu kapsamında anlamlı değere çok yakın bir değer elde edilmiştir. Bu nedenle, yaş grupları bağlamında algılanan sosyokültürel kolaylıklar bağımlı değişkenine yönelik 45-54 ve 55-64 arası yaş grubundaki bireyler açısından anlamlı bir farklılık olduğu yorumu yapılabilir.

Görme engelli bireylerin kamusal alanlarda engelsiz bireylere göre algı ve davranışlarının farklılık göstermekte olduğuna dair araştırma hipotezi, anketler ve yapılan görüşmeler sonucunda ve katılımcıların kendi ifadeleri ile birlikte gerçekleştirilen analizler ile doğrulanmaktadır. Yapılan görüşmelerde sorulara verilen yanıtlarda, görme engellilerin kamusal mekânlarda engelsiz bireylere göre daha fazla sorunla karşılaştıkları ve görme duyuları ile algılayamadıkları için davranışlarının engelsiz bireylerden farklılaştığı saptanmıştır.

Tez çalışması, bu bağlamda görme engelli bireylerin İstanbul'da kentsel mekanlarda algıladıkları durumları, tutumlarını ve davranışlarını vurgulamaktadır. Görme engelli bireyler, günlük hayatlarında adapte oldukları fiziksel ve sosyokültürel çevrelerde karşılaştıkları olumlu ve olumsuz durumların ve vurguladıkları içeriklerin, davranışlarına etkisi konusunda kentsel mekanlar bağlamında, dikkate alınması gereken husustur. Bu kapsamda, İstanbul'daki kentsel mekanların tasarımlarında ve düzenlemelerinde, görme engelli bireylerin üzerinde durdukları konular referans olma özelliği taşımaktadır. Bununla birlikte, kamusal alanların tasarımında, görme engelli kullanıcılara bağlı olarak ihtiyaç programının ele alınması hususunda değerlendirilmesi gereken önemli bir ipucudur. Nitekim kentsel mekanı kullanırken uyum sağlanması, fiziksel ve sosyokültürel çevreye adapte olunması, bireylerin psikolojik durumları, kentsel mekanların erişilebilirliği kamusal mekanlardaki mekânsal kurgunun öne çıkması bakımından önemlidir.

Tezin kentsel mekânın kullanıcı olan görme engellilerin sözel ifadeleri üzerinden irdelenmiş olması, görünür kılınmış olup, diğer taraftan yürütülen analizler sonucunda elde edilen nitel ve nicel veriler İstanbul gibi çok çeşitli dinamiklerin etkisi altında olan bir kentin kamusal alanlarının herkes için kapsayıcı ve erişilebilir bir tasarım felsefesi ile planlanması gerekliliğini kanıta dayalı bir biçimde ortaya koymuştur.

Görme engelli bireylerin gündelik hayatlarının aksamadan sürdürebilmesi, kamusal alanları hür bir şekilde kullanabilmeleri, toplumdaki diğer bireylerin farkındalığı, kentsel çalışmalar esnasında görme engellilerin varlığının göz ardı edilmemesi gibi durumlar, görme engellilerin kentteki gündelik yaşantıları bağlamında oldukça önemlidir. Bu bağlamda, kurumsal düzeyde yapılan kentsel tasarım uygulamalarında engellilerin dikkate alınmaması, kentte sesli uyarılara ilişkin teknolojilerin kullanılması, var olan teknolojilerin iyileştirilmesi, gerekli denetlemelerin düzenli olarak yapılması, engellilere ait alanların artırılmasına ilişkin uygulamaların önemi, bu çalışmada elde edilen tespitlerle doğrulanmıştır.

Fiziksel çözümlerin yanı sıra, kentte yaşayan bireylerin engelli bireylere olan tutum ve davranışları, sosyokültürel bağlamda, engelliler için önem arz etmektedir. Bu nedenle, kentte yaşayan her yaş grubundan bireyin engellilerin gündelik yaşam patiklerini nasıl sürdürdüklerine yönelik eğitim alması, dahası bu türden eğitim altyapısının okul öncesi eğitimden başlanarak, toplumsal eğitimin her düzeyinde yaşa uygun pedagojik yaklaşımla ele alınması, engellilerin gerek kamusal çevre ve toplumsal yaşamla bütünleşebilmesi açısından ihtimam gösterilmesi gereken konulardandır. Bu bağlamda, bu tez çalışması sonucunda elde edilen verilerin, İstanbul kentinin kamusal alanlarının görme engelli bireylerin erişilebilirlik hususundaki davranışlarını kolaylaştırmaya yönelik tasarım kriterlerine ve tasarım rehberlerine kanıta dayalı veri sağladığı düşünülmektedir.

EKLER

EK 1: KARANLIKTA DİYALOG MÜZESİ ETİK KURUL ONAY BELGESİ



Nisanteppe Mh.
Çekmeköy, İstanbul
T:0216 564 5000
info@ozyegin.edu.tr
www.ozyegin.edu.tr

İNSAN ARAŞTIRMALARI ETİK KURULU TOPLANTI TUTANAĞI

TOPLANTI SAYISI : 2022/05
TOPLANTI TARİHİ : 23.03.2022
ONAY KODU : 2022/05/01
TOPLANTI YERİ : Özyeğin Üniversitesi
KATILANLAR : Prof. Dr. G. Canan Ergin
Dr. Sibel Oktar Thomas
Dr. Ceren Hayran Şanlı

ARAŞTIRMA ETİK KURULU PROJE BAŞVURU FORMU (FORM A)	
Projenin Adı	Kentsel Mekânların Erişilebilirliğinin Görme Engellilerin Algı ve Davranışına Etkisi
Proje Yürütücüsü	Müzeyyen Kılınçoğlu
Proje Yürütücüsünün İletişim Bilgileri	Mail: muzeyyen.kilincoglu@ozu.edu.tr Telefon: 05385469293
Projeye Katılan Diğer Araştırmacılar	Yüksek Lisans Tez Danışmanı: Dr. Nevşet Gül Çanakçıoğlu (Mimarlık ve Tasarım Fakültesi Öğretim Üyesi)
Projenin Süresi (Başlangıç ve Bitiş Tarihi)	Mart 2022-Ağustos 2022
Araştırmanın Amacı ve Özeti	Bu çalışmanın amacı; görme engelli bireylerin mekânsal algılarının ve davranışlarının sağlıklı bireylere göre nasıl ve hangi parametreler bağlamında değiştiğini ve kullandıkları kamusal mekânların erişilebilirlik kriterlerini İstanbul kenti üzerinden irdelemektir. Bireyler mekânları duyu organları aracılığıyla algılarlar. Mekândaki bileşenleri, durumları ilk algılayan duyu olan görme duyusu yerini diğer duyu organlarına bıraktığında bireylerin davranışları değişmektedir. Görme duyusu, tam veya kısmen etkinliğini yitirdiğinde algı ve davranış sürecinin nasıl farklılaştığını ele alan bu çalışma aynı zamanda görme engellilerin kamusal mekândaki erişilebilirliklerinin üzerinde durmaktadır. Görme engellilerin, bir duyu engeli olan görme engeli dışında kentte yaşadıkları erişilme ile ilgili sorunlar da davranışlarını etkilemektedir. Bu bağlamda bu çalışmada, kamusal mekânın kullanıcıları olan görme engelli bireylerin davranışları gözlemlenerek davranış haritaları oluşturularak, kullandıkları kamusal mekânların erişilebilir tasarım kapsamında olup olmadığının ortaya konması hedeflenmektedir.
Araştırmanın Yöntemi	Tezin amacı doğrultusunda görme engellilerin mekân algılarını ve kamusal mekânlarda nasıl davrandıklarını gözlemlemek, kullandıkları kamusal mekânların görme engelliler bağlamında erişilebilirliğini incelemek için anket, davranış haritaları ve mekân dizimi yöntemleri

	kullanılacaktır. Araştırma sürecinin aşamalarına ilişkin detaylar aşağıda belirtildiği gibidir: Alan araştırmasının ilk aşamasında, görme engelli bireylerin, kendi belirledikleri kentsel bir rotayı kullandıkları süre boyunca, hangi engellerle karşılaştıklarının tespit edilebilmesi için bireyler gözlemlenecek ve kent içindeki davranış haritaları ortaya konacaktır. Davranış haritaları, gözlemlenecek olan katılımcının davranışlarının ortaya konabilmesi için, katılımcının davranışlarının gözlemlendiği esnada bir çizelge üzerine not alınması ve mobil bir aplikasyon aracılığıyla rota takibi suretiyle oluşturularak, davranış verilerinin elde edildiği bir yöntemdir. Gözlem esnasında görsel video kaydı alınmayacak olup her katılımcının kentsel deneyimini temsil etmesi bakımından katılımcıların yüzleri görünmeyecek şekilde kent fotoğraflarının çekilmesi planlanmaktadır. Gözlem esnasında yürütücü katılımcının doğal davranışını bozmamak adına kendisiyle iletişime geçmeyecek ve katılımcıyı yaklaşık 10 adım mesafeden takip edecektir. Gözlem sırasında katılımcıların kullandığı kentsel rotanın çalışmaya doğru aktarılabilmesi için Wikiloc/Adidas Running isimli rota kaydeden telefon uygulamaları kullanılacaktır. Katılımcılara kentsel deneyime ilişkin gözlem öncesi ve sonrası toplam 7 soru yönlendirilecek (Ek 1) ve bu sorular yanıtlanırken ses kaydı alınacaktır. a) Davranış haritalarının oluşturulabilmesi için bu kısımda araştırma kapsamında veriler, Gayrettepe Metro İstasyonunda bulunan Turkcell Diyalog Müzesi (https://www.turkcelldiyalogmuzesi.com/) Karanlıkta Diyalog Deneyim Alanı'nda rehber olarak çalışan görme engelli bireylerin kentsel deneyimleri sırasında, yürütücü tarafından gözlem ve rota kaydı yapmak suretiyle elde edilecektir. b) Turkcell Diyalog Müzesi yönetim birimi ile iletişim kurularak katılımcılara erişim sağlanacaktır, çalışmaya gönüllü katılmak isteyen bireylere Gönüllü Katılım Onay Formu (Form B) sunulacaktır. c) Katılımcı olacak olan görme engelli bireyler çalışmadan fiziksel, duygusal veya bilişsel olarak etkilenmeyeceklerdir. Çalışmada katılımcılar alışkın oldukları ve gündelik hayatlarında kullandıkları bir kentsel rota esnasında gözlemleneceği için, çalışma, kendilerinde fiziksel, duygusal veya bilişsel olarak olumsuz bir etki bırakmayacaktır. d) Katılımcıları olumsuz etkileyecek bir etki olmayacağı öngörüldüğü için haberdar edilme durumuna ihtiyaç bulunmamaktadır.
--	--

	e) Katılım gönüllü olarak sağlanacaktır. Çalıştıkları kurum olan Gayrettepe Metro İstasyonunda bulunan Turkcell Diyalog Müzesi ile gerekli irtibat sağlanacak olup, alınan izinler doğrultusunda bireyler haberdar olacaktır. Dolayısıyla katılımcılar alan çalışması öncesinde bilgilendirilecek olup ve Gönüllü Katılım Onay Formu (Form B)'nu imzalayan katılımcılar çalışmaya katılabileceklerdir. Gönüllü Katılım Onay Formu (Form B)'nin katılımcıya imza öncesinde yönetimden birisinin desteğiyle sesli olarak okunması sağlanacak ve bu sayede görme engeli sebebiyle formu okuyamayacak olan katılımcılar sağlıklı bir biçimde bilgilendirilecektir. f) Çalışmada katılımcılar alışkın oldukları ve gündelik hayatlarında kullandıkları bir kentsel rota esnasında gözlemleneceği için katılımcıların ekstra bir vakit ayırmaları gerekmeyecektir. Katılımcılarının kazanacağı bireysel bir fayda yoktur. Bireysel bir fayda olmasa da çalışma sonunda elde edilen veriler görme engellilerle ilgili ülkemizde yapılan az sayıda çalışmadan birisi olması sebebiyle gerek akademik gerekse uygulamaya yönelik nicel veriler ortaya koyan bir çalışma olma potansiyeli taşımaktadır. g) Katılım sonrası açıklanacak herhangi bir gizli bilgi bulunmamaktadır. Yapılacak olan çalışma, bilimsel ve akademik bir çalışmadır. Tez çalışması sonuçlandığında ve bu teze bağlı olan makaleler yayımlandığında ortaya çıkan yayınlar Turkcell Diyalog Müzesi ile paylaşılacaktır.
Etik ve Veri Yönetim Planı	Katılımcının ismi yalnızca Gönüllü Katılım Onay Formu (Form B)'nda yer alacaktır. Teze ilişkin veriler araştırmacı arşivinde saklanacak olup ve bu gözlem çalışmasında ortaya çıkan veriler, tezde ve makalelerde yer alırken isim bilgisine yer verilmeyecektir. Her katılımcı sayısal olarak kodlanacak olup, 'Katılımcı No:1', 'Katılımcı No:2' vb. şeklinde ifade edilecektir.
Katılımcı Özellikleri	Planlanan katılımcı sayısı Turkcell Diyalog Müzesi Karanlıkta Diyalog Deneyim Alanı'nda çalışan görme engelli rehber sayısının azami sayısı ile ilişkilidir. Rehberlerin Gönüllü Katılım Onay Formu (Form B)'nu onaylamaları halinde tüm rehberlerle çalışma yapılması hedeflenmektedir. Turkcell Diyalog Müzesi Karanlıkta Diyalog Deneyim Alanı'nda çalışan görme engelli bireyler, çalışmanın katılımcı grubunu oluşturmaktadır. Hedeflenen profil, Turkcell Diyalog Müzesi Karanlıkta Diyalog Deneyim Alanı'nda görme engelli olup rehber olarak çalışan bireylerdir. Dolayısıyla çalışmanın katılımcı profilini oluşturan bu

	bireyler toplumun engellilik anlamında dezavantajlı bireyleridir. Reşit olmayan herhangi bir katılımcı bulunmamaktadır. Cinsiyet ve yaş farklılığı önem arz etmemektedir. Katılım gönüllülük esasına bağlı olup katılımcılara katılım konusunda ısrar edilmeyecektir. Katılımı reddetmek çalışma açısından herhangi bir zarara yol açmayacaktır.
Araştırma Bütçesi ve Kaynakları	-

Özyeğin Üniversitesi **Kent ve Mimarlık Yüksek Lisans Programı** öğretim üyesi **Dr. Nevşet Gül Çanakçıoğlu**'nun danışmanlığında olan S020979 numaralı öğrenci **Müzeyyen Kılınçoğlu**'nun yürütücülüğünü üstleneceği **“Kentsel Mekânların Erişilebilirliğinin Görme Engellilerin Algı Ve Davranışına Etkisi”** başlıklı proje değerlendirilmiştir.

Proje etik açısından uygun bulunmuştur.
Projenin etik açısından geliştirilmesi gerekmektedir.
Proje etik açısından uygun bulunmamıştır.

☒
☐
☐

İmzalar:



Prof. Dr. G. Canan Ergin
Etik Kurulu Başkanı



Dr. Sibel Oktar Thomas
Etik Kurulu Üyesi



Dr. Ceren Hayran Şanlı
Etik Kurulu Üyesi

**EK 2: ALTI NOKTA KÖRLER DERNEĞİ İSTANBUL ŞUBESİ ETİK KURUL ONAY
BELGESİ**



Nişantepe Mh.
Çekmeköy, İstanbul
T:0216 564 5000
info@ozyegin.edu.tr
www.ozyegin.edu.tr

**İNSAN ARAŞTIRMALARI ETİK KURULU
TOPLANTI TUTANAĞI**

TOPLANTI SAYISI : 2022/10
TOPLANTI TARİHİ : 30.06.2022
ONAY KODU : 2022/10/05
TOPLANTI YERİ : Özyeğin Üniversitesi
KATILANLAR : Prof. Dr. G. Canan Ergin
Dr. Sibel Oktar Thomas
Dr. Ceren Hayran Şanlı

ARAŞTIRMA ETİK KURULU PROJE BAŞVURU FORMU (FORM A)	
Projenin Adı	Kentsel Mekânların Erişilebilirliğinin Görme Engellilerin Algı ve Davranışına Etkisi
Proje Yürütücüsü	Müzeyyen Kılınçoğlu
Proje Yürütücüsünün İletişim Bilgileri	Mail: muzeyyen.kilincoglu@ozu.edu.tr Telefon: 05385469293
Projeye Katılan Diğer Araştırmacılar	Yüksek Lisans Tez Danışmanı: Dr. Nevşet Gül Çanakcıoğlu (Mimarlık ve Tasarım Fakültesi Öğretim Üyesi)
Projenin Süresi (Başlangıç ve Bitiş Tarihi)	Eylül 2022- Şubat 2023
Araştırmanın Amacı ve Özeti	Bu çalışmanın amacı; görme engelli bireylerin mekânsal algılarının ve davranışlarının sağlıklı bireylere göre nasıl ve hangi parametreler bağlamında değiştiğini ve kullandıkları kamusal mekânların erişilebilirlik kriterlerini İstanbul kenti üzerinden irdelemektir. Bireyler mekânları duyu organları aracılığıyla algırlarlar. Mekândaki bileşenleri, durumları ilk algılayan duyu olan görme duyusu yerini diğer duyu organlarına bıraktığında bireylerin davranışları değişmektedir. Görme duyusu, tam veya kısmen etkinliğini yitirdiğinde algı ve davranış sürecinin nasıl farklılaştığını ele alan bu çalışma aynı zamanda görme engellilerin kamusal mekândaki erişilebilirliklerinin üzerinde durmaktadır. Görme engellilerin, bir duyu engeli olan görme engeli dışında kentte yaşadıkları erişebilme ile ilgili sorunlar da davranışlarını etkilemektedir. Bu bağlamda bu çalışmada, kamusal mekânın kullanıcısı olan görme engelli bireylerin

	davranışları gözlemlenerek davranış haritaları oluşturularak, kullandıkları kamusal mekânların erişilebilir tasarım kapsamında olup olmadığının ortaya konması hedeflenmektedir.
Araştırmanın Yöntemi	Tezin amacı doğrultusunda görme engellilerin mekân algılarını ve kamusal mekânlarda nasıl davrandıklarını gözlemlemek, kullandıkları kamusal mekânların görme engelliler bağlamında erişilebilirliğini incelemek için anket, davranış haritaları ve mekân dizimi yöntemleri kullanılacaktır. Araştırma sürecinin aşamalarına ilişkin detaylar aşağıda belirtildiği gibidir: Alan araştırmasının ilk aşamasında, görme engelli bireylerin, kendi belirledikleri kentsel bir rotayı kullandıkları süre boyunca, hangi engellerle karşılaştıklarının tespit edilebilmesi için bireyler gözlemlenecek ve kent içindeki davranış haritaları ortaya konacaktır. Davranış haritaları, gözlemlenecek olan katılımcının davranışlarının ortaya konabilmesi için, katılımcının davranışlarının gözlemlendiği esnada bir çizelge üzerine not alınması ve mobil bir aplikasyon aracılığıyla rota takibi suretiyle oluşturularak, davranış verilerinin elde edildiği bir yöntemdir. Gözlem esnasında görsel video kaydı alınmayacak olup her katılımcının kentsel deneyimini temsil etmesi bakımından katılımcıların yüzleri görünmeyecek şekilde kent fotoğraflarının çekilmesi planlanmaktadır. Gözlem esnasında yürütücü katılımcının doğal davranışını bozmamak adına kendisiyle iletişime geçmeyecek ve katılımcıyı yaklaşık 10 adım mesafeden takip edecektir. Gözlem sırasında katılımcıların kullandığı kentsel rotanın çalışmaya doğru aktarılabilmesi için Wikiloc/Adidas Running isimli rota kaydeden telefon uygulamaları kullanılacaktır. Katılımcılara kentsel deneyime ilişkin gözlem öncesi ve sonrası toplam 7 soru yönlendirilecek (Ek 1) ve bu sorular yanıtlanırken ses kaydı alınacaktır. a) Davranış haritalarının oluşturulabilmesi için bu kısımda araştırma kapsamında veriler, Altı Nokta Körler Derneği (http://www.altinokta.org.tr/) İstanbul Şubesi'ne üye olan görme engelli bireylerin kentsel deneyimleri sırasında, yürütücü tarafından gözlem ve rota kaydı yapmak suretiyle elde edilecektir. b) Altı Nokta Körler Derneği yönetim birimi ile iletişim kurularak katılımcılara erişim sağlanacaktır, çalışmaya gönüllü katılmak isteyen bireylere Gönüllü Katılım Onay Formu (Form B) sunulacaktır. c) Katılımcı olacak olan görme engelli bireyler çalışmadan fiziksel, duygusal veya bilişsel olarak etkilenmeyeceklerdir. Çalışmada katılımcılar alışkın oldukları ve gündelik hayatlarında kullandıkları bir

	kentsel rota esnasında gözlemleneceği için, çalışma, kendilerinde fiziksel, duygusal veya bilişsel olarak olumsuz bir etki bırakmayacaktır. d) Katılımcıların gündelik hayatları değiştirecek veya onları olumsuz etkileyecek herhangi bir etki bulunmadığı öngörülmektedir. Bu sebeple katılımcıların, olumsuz bir etkiye ilişkin önceden haberdar edilmesini gerektiren bir durum bulunmamaktadır. e) Katılım gönüllü olarak sağlanacaktır. Üye oldukları kurum olan Altı Nokta Körler Derneği ile gerekli irtibat sağlanacak olup, alınan izinler doğrultusunda bireyler haberdar olacaktır. Dolayısıyla katılımcılar alan çalışması öncesinde bilgilendirilecek olup ve Gönüllü Katılım Onay Formu (Form B)'nu imzalayan katılımcılar çalışmaya katılabileceklerdir. Gönüllü Katılım Onay Formu (Form B)'nin katılımcıya imza öncesinde yönetimden birisinin desteğiyle sesli olarak okunması sağlanacak ve bu sayede görme engeli sebebiyle formu okuyamayacak olan katılımcılar sağlıklı bir biçimde bilgilendirilecektir. f) Çalışmada katılımcılar alışkın oldukları ve gündelik hayatlarında kullandıkları bir kentsel rota esnasında gözlemleneceği için katılımcıların ekstra bir vakit ayırmaları gerekmeyecektir. Katılımcılarının kazanacağı bireysel bir fayda yoktur. Bireysel bir fayda olmasa da çalışma sonunda elde edilen veriler görme engellilerle ilgili ülkemizde yapılan az sayıda çalışmadan birisi olması sebebiyle gerek akademik gerekse uygulamaya yönelik nicel veriler ortaya koyan bir çalışma olma potansiyeli taşımaktadır. g) Katılım sonrası açıklanacak herhangi bir gizli bilgi bulunmamaktadır. Yapılacak olan çalışma, bilimsel ve akademik bir çalışmadır. Tez çalışması sonuçlandığında ve bu teze bağlı olan makaleler yayımlandığında ortaya çıkan yayınlar Altı Nokta Körler Derneği ile paylaşılacaktır.
Etik ve Veri Yönetim Planı	Katılımcının ismi yalnızca Gönüllü Katılım Onay Formu (Form B)'nda yer alacaktır. Teze ilişkin veriler araştırmacı arşivinde saklanacak olup ve bu gözlem çalışmasında ortaya çıkan veriler, tezde ve makalelerde yer alırken isim bilgisine yer verilmeyecektir. Her katılımcı sayısal olarak kodlanacak olup, 'Katılımcı No:1', 'Katılımcı No:2' vb. şeklinde ifade edilecektir.
Katılımcı Özellikleri	Planlanan katılımcı sayısı Altı Nokta Körler Derneği İstanbul Şubesi'ne üye olan görme engelli birey sayısının azami sayısı ile

	ilişkilidir. Üyelerin Gönüllü Katılım Onay Formu (Form B)'nu onaylamaları halinde maksimum sayıda çalışma yapılması hedeflenmektedir. Altı Nokta Körler Derneği İstanbul Şubesi'ne üye olan görme engelli bireyler, çalışmanın katılımcı grubunu oluşturmaktadır. Dolayısıyla çalışmanın katılımcı profilini oluşturan bu bireyler toplumun engellilik anlamında dezavantajlı bireyleridir. Reşit olmayan herhangi bir katılımcı bulunmamaktadır. Cinsiyet ve yaş farklılığı önem arz etmemektedir. Katılım gönüllülük esasına bağlı olup katılımcılara katılım konusunda ısrar edilmeyecektir. Katılımı reddetmek çalışma açısından herhangi bir zarara yol açmayacaktır.
Araştırma Bütçesi ve Kaynakları	-

Özyeğin Üniversitesi **Kent ve Mimarlık Yüksek Lisans Programı** öğretim üyesi **Dr. Nevşet Gül Çanakçıoğlu**'nun danışmanlığında olan S020979 numaralı öğrenci **Müzeyyen Kılınçoğlu**'nun yürütücülüğünü üstleneceği "**Kentsel Mekânların Erişilebilirliğinin Görme Engellilerin Algı Ve Davranışına Etkisi**" başlıklı proje değerlendirilmiştir.

Proje etik açısından uygun bulunmuştur.



Projenin etik açısından geliştirilmesi gerekmektedir.



Proje etik açısından uygun bulunmamıştır.



İmzalar:



Prof. Dr. G. Canan Ergin
Etik Kurulu Başkanı



Dr. Sibel Oktar Thomas
Etik Kurulu Üyesi



Dr. Ceren Hayran Şanlı
Etik Kurulu Üyesi

EK 3: İZİN BELGELERİ

14/11/2022

ÖZYEGİN ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE,

Özyeğin Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Kent ve Mimarlık Tezli Yüksek Lisans Programı S020979 numaralı, tez danışmanı olduğum öğrencim Müzeyyen KILINÇOĞLU'nun, "Kentsel Mekânların Erişilebilirliğinin Görme Engellilerin Algı ve Davranışına Etkisi" başlıklı yüksek lisans tezinin alan çalışması kapsamında, aşağıda adres ve iletişim bilgileri yer alan,

Şişli ilçesine bağlı Altı Nokta Körler Derneği'nin Mecidiyeköy'de yer alan İstanbul Şubesi'ne üye olan görme engelli bireylerin, 2022/10 Toplantı sayılı, 30.06.2022 tarihli, 2022/10/05 onay kodlu "İnsan Araştırmaları Etik Kurulu Toplantı Tutanağı"na istinaden imzalı onaylarının alınması ve alan çalışmasına gönüllü olarak katılmak istemeleri koşuluyla, bireylerin kendi seçecekleri bir kent rotası üzerindeki deneyimleri gözlem ve rota kaydı yapılmak suretiyle incelenmek istenmektedir.

Tez danışmanı olduğum Kent ve Mimarlık Tezli Yüksek Lisans Programı S020979 numaralı öğrencisi Müzeyyen KILINÇOĞLU'nun, yukarıda ismi geçen derneğine üye olan görme engelli bireylerle alan çalışmasını gerçekleştirebilmesi için gerekli olan dilekçenin "ALTI NOKTA KÖRLER DERNEĞİ İSTANBUL ŞUBESİ" ne hitaben hazırlanmasını arz ederim.

Saygılarımla,



Dr. Öğr. Üyesi Nevşet Gül Çanakçıoğlu

Özyeğin Üniversitesi

Mimarlık ve Tasarım Fakültesi

gul.canakcioglu@ozyegin.edu.tr

Alan Çalışmasına Katılacak Bireylerin Üye Olduğu Adres:

Altı Nokta Körler Derneği İstanbul Şubesi

İzzetpaşa Çiftliği Mah. Vefa Poyraz Caddesi No:6 Şişli Mecidiyeköy

İlgili Kişi: Ziya ÖZDEM

İletişim: 0554 936 5489 – 0212 291 9171 – 0212 291 8143

EK: 2022/10 Toplantı sayılı, 30.06.2022 tarihli, 2022/10/05 onay kodlu "İnsan Araştırmaları Etik Kurulu Toplantı Tutanağı"



FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ

Sayı : E-90871272-663.08-074941
Konu : Kentsel Mekânların Erişilebilirliğinin
Görme Engellilerin Algı ve Davranış Etkisi
- Müzeyyen Kılınçoğlu

16.11.2022

ALTI NOKTA KÖRLER DERNEĞİ İSTANBUL ŞUBESİ

Kent ve Mimarlık Tezli Yüksek Lisans Programı S020979 numaralı öğrencimiz Müzeyyen KILINÇOĞLU'nun, "Kentsel Mekânların Erişilebilirliğinin Görme Engellilerin Algı ve Davranışına Etkisi" başlıklı yüksek lisans tezinin alan çalışması kapsamında, ekte bilgilerinize sunulmuş olan 2022/10 Toplantı sayılı, 30.06.2022 tarihli, 2022/10/05 onay kodlu "İnsan Araştırmaları Etik Kurulu Toplantı Tutanağı"na istinaden , görme engelli bireylerle alan çalışmasını gerçekleştirebilmesi için gerekli izinlerin verilmesi konusunda onayınızı arz ederim.

Saygılarımla,

Prof. Dr. H. Fatih Uğurdağ
Fen Bilimleri Enstitüsü Müdürü

Ek: ALTI NOKTA ETİK KURUL BELGESİ_Mü zeyy Kılınç, og2022 10 05

Bu belge güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.

Belge Doğrulama Kodu: DE37E864-6541-4588-BAAA-648294F10721

Belge Doğrulama Adresi: <https://www.turkiye.gov.tr/ozyegin-universitesi-ebys>

Adres: Nişantepe Mah. Orman Sokak No:34-36 Çekmeköy / İstanbul
Telefon No: 0216 5649315 Faks No: 0216 5649300
e-Posta: gizem.bakir@ozyegin.edu.tr İnternet Adresi:
www.ozyegin.edu.tr
KEP Adresi: ozyeginuniversitesi@hs01.kep.tr

Ayrıntılı bilgi için: Gizem Refika BAKIR
İdari Yetkili
Telefon No: 0216 5649315



EK 4: SPSS NİCEL ANALİZ SONUÇLARI

Tests of Normality

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
algılanan fiziksel kolaylıklar	,211	40	<,001	,767	40	<,001

a. Lilliefors Significance Correction

Tests of Normality

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
algılanan fiziksel engeller	,111	40	,200*	,953	40	,093

*. This is a lower bound of the true significance.

a. Lilliefors Significance Correction

Tests of Normality

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
algılanan sosyal ve kültürel kolaylıklar	,271	40	<,001	,772	40	<,001

a. Lilliefors Significance Correction

Tests of Normality

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
algılanan sosyal ve kültürel engeller	,192	40	<,001	,892	40	,001

a. Lilliefors Significance Correction

Tests of Normality

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
diğer faktörler	,254	40	<,001	,753	40	<,001

a. Lilliefors Significance Correction

Mann-Whitney Test

Ranks				
	cinsiyet	N	Mean Rank	Sum of Ranks
algılanan fiziksel kolaylıklar	Kadın	19	21,11	401,00
	Erkek	21	19,95	419,00
	Total	40		

Test Statistics^a

	algılanan fiziksel kolaylıklar
Mann-Whitney U	188,000
Wilcoxon W	419,000
Z	-,325
Asymp. Sig. (2-tailed)	,745
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	,768 ^b

a. Grouping Variable: cinsiyet

b. Not corrected for ties.

Mann-Whitney Test

Ranks				
	cinsiyet	N	Mean Rank	Sum of Ranks
algılanan fiziksel engeller	Kadın	19	20,58	391,00
	Erkek	21	20,43	429,00
	Total	40		

Test Statistics^a

	algılanan fiziksel engeller
Mann-Whitney U	198,000
Wilcoxon W	429,000
Z	-,041
Asymp. Sig. (2-tailed)	,967
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	,979 ^b

a. Grouping Variable: cinsiyet

b. Not corrected for ties.

Mann-Whitney Test

Ranks				
	cinsiyet	N	Mean Rank	Sum of Ranks
algılanansosyokulturelkolaylıklar	Kadın	19	19,08	362,50
	Erkek	21	21,79	457,50
	Total	40		

Test Statistics^a

	algılanansosyokulturelkolaylıklar
Mann-Whitney U	172,500
Wilcoxon W	362,500
Z	-,779
Asymp. Sig. (2-tailed)	,436
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	,469 ^b

a. Grouping Variable: cinsiyet

b. Not corrected for ties.

Mann-Whitney Test

Ranks				
	cinsiyet	N	Mean Rank	Sum of Ranks
algılanansosyokulturelengeller	Kadın	19	16,34	310,50
	Erkek	21	24,26	509,50
	Total	40		

Test Statistics^a

	algılanansosyokulturelengeller
Mann-Whitney U	120,500
Wilcoxon W	310,500
Z	-2,177
Asymp. Sig. (2-tailed)	,030
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	,031 ^b

a. Grouping Variable: cinsiyet

b. Not corrected for ties.

Mann-Whitney Test

Ranks

	cinsiyet	N	Mean Rank	Sum of Ranks
digerfaktorler	Kadın	19	20,00	380,00
	Erkek	21	20,95	440,00
	Total	40		

Test Statistics^a

	digerfaktorler
Mann-Whitney U	190,000
Wilcoxon W	380,000
Z	-,268
Asymp. Sig. (2-tailed)	,789
Exact Sig. [2*(1-tailed Sig.)]	,810 ^b

a. Grouping Variable: cinsiyet

b. Not corrected for ties.

ANOVA

algılananfizikselkolayliklar

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	4,806	2	2,403	1,179	,319
Within Groups	75,438	37	2,039		
Total	80,244	39			

ANOVA

algılananfizikselengeller

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	16,971	2	8,486	,640	,533
Within Groups	490,929	37	13,268		
Total	507,900	39			

ANOVA

algılanansosyokulturelkolayliklar

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	5,994	2	2,997	3,000	,062
Within Groups	36,962	37	,999		
Total	42,956	39			

ANOVA

algılanansosyokulturelengeller

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	7,206	2	3,603	1,004	,376
Within Groups	132,724	37	3,587		
Total	139,930	39			

ANOVA

digerfaktorler

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	9,320	2	4,660	1,677	,201
Within Groups	102,839	37	2,779		
Total	112,159	39			

KAYNAKÇA

- [1] S. Aydınli, "Mekansal Değerlendirmede Algısal Yargılara Dayalı Bir Model," 1986.
- [2] H. Tutar, "Davranış Bilimleri", Ankara: Seçkin Yayınları, 2018.
- [3] J. Pallasmaa, "Tenin Gözleri Mimarlık ve Duyular", İstanbul: YEM Yayınları, 2016.
- [4] M. Göregenli, "Çevre Psikolojisi", İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2010.
- [5] İstanbul Diyalog Müzesi, [Çevrimiçi]. Available: <https://www.istanbuldiyalogmuzesi.org/>. [Erişildi: 13 Nisan 2023].
- [6] Altı Nokta Körler Derneği, [Çevrimiçi]. Available: <http://www.altinokta.org.tr/>. [Erişildi: 13 Nisan 2023].
- [7] U. Erkman, "Mimaride Etki ve Görsel İdrak İlişkileri", İstanbul, 1973.
- [8] D. Cüceloğlu, "İnsan ve Davranışı", İstanbul: Remzi Kitabevi, 1990.
- [9] S. Ertürk, "Mimari Mekanın Algılanması Üzerine Deneysel Bir Çalışma", Trabzon, 1984.
- [10] A. Rapoport, "Human Aspects of Urban Form", Pergamon Press, 1977.

- [11] G. İnalhan ve M. Temel, "User's needs, desires and experiences: A comparative study of way-finding design in shopping malls", *CIB W070 International Conference in Facilities Management*, pp. 61-74, 2010.
- [12] A. Ünlü, "Çevresel Tasarımda İlk Kavramlar", İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi, 1998.
- [13] Z. Öztap, "Görme Duyusu Üzerine Açılımlar", Mardin, 2021.
- [14] A. Montagu, "Touching: The Human Significance of the Skin", New York, 1986.
- [15] A. Ataman, "Kör Çocuğun Gelişiminde Oyunun Önemi", *Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Fakültesi Dergisi*, cilt 16, no. 2, pp. 337-346, 1983.
- [16] J. B. Epstein ve A. Barasch, [Çevrimiçi]. Available: [https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1368837509009774?](https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1368837509009774?%3Dihub) %3Dihub. [Erişildi: 11 Ocak 2023].
- [17] E. Kurtuldu, Ö. Miloğlu, G. Derindağ ve A. Özdoğan, "Tat Duyu Bozukluklarına Genel Bakış", *Atatürk Üniversitesi Diş Hekimliği Fakültesi Dergisi*, cilt 28, no. 2, pp. 277-283, 2018.
- [18] U. Proske ve S. C. Gandevia, "Kinesthetic Senses", *Comprehensive Physiology*, cilt 8, no. 3, pp. 1157-1183, 2018.
- [19] H. S. İnal, "Vücut Farkındalığı: Spor ve Egzersizde Vücut Biyomekaniği", Ankara, Hipokrat Kitapevi, pp. 239-244, 2017.
- [20] Ö. Belir ve D. Erinsel Önder, "Accessibility in Public Spaces: Spatial legibility for visually impaired people", *the Ninth International Space Syntax Symposium*, 2013.

- [21] Birleşmiş Milletler, "*Engellilerin Haklarına İlişkin Sözleşme*", T.C. Adalet Bakanlığı, 2006.
- [22] C. Koca, "*Engelsiz Şehir Planlaması Bilgilendirme Raporu*", İstanbul: Dünya Engelliler Vakfı, 2010.
- [23] ILO. [Çevrimiçi]. Available: https://www.ilo.org/ankara/conventions-ratified-by-turkey/WCMS_377302/lang--tr/index.htm. [Erişildi: 01 06 2023].
- [24] 5378 Sayılı *Engelliler Hakkında Kanun*, TC Resmi Gazete, 2005.
- [25] TDK. [Çevrimiçi]. Available: <https://sozluk.gov.tr/>. [Erişildi: 01 06 2023].
- [26] WHO, "International Classification of Functioning, Disability and Health: ICF", Geneva,: World Health Organization, 2001.
- [27] M. d. Butter, "Pandeminin Çalışma Yaşamındaki Görme Engellilere Etkisi", *Engellilik Araştırması Yazıları*, pp. 581-613, 2022.
- [28] A. Yenipazarlı, F. Çondur ve N. Cömertler, "Engelli Bireylerin Kamu Hizmetlerinden Memnuniyeti: Nazilli İlçesi Örneği", *Aydın Adnan Menderes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, cilt 7, no. 2, pp. 77-93, 2020.
- [29] *Özel Eğitim Hizmetleri Yönetmeliği*, TC Resmi Gazete, 2018.
- [30] Özel Eğitim ve Rehberlik Hizmetleri Genel Müdürlüğü, Milli Eğitim Bakanlığı, "Görme Yetersizliği Olan Bireyler: Aileler için Rehber Kitapçık", Ankara, 2020.
- [31] Ö. Belir, "Görme Engellilerin Mekan Okumasına Etki Eden Parametrelerin Saptanması", İstanbul, 2012.

- [32] Gözder- Görme Özürlüler Derneği, [Çevrimiçi]. Available: <https://www.gozder.org.tr/>. [Erişildi: 13 Nisan 2023].
- [33] Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü, Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, "Engelli ve Yaşlı İstatistik Bülteni", Ankara, Ocak 2023.
- [34] Ş. Göka, "İnsan ve Mekan", İstanbul: Pınar Yayınları, 2001.
- [35] S. Demiral, "Parmak Uçları", Ankara: Tudem Yayınları, 2014.
- [36] D. H. Warren, "Perception by the Blind", *In Handbook of Perception*, New York, Academic Press, 1978, pp. 65-82.
- [37] D. Özgür, "Görme Engelli Bireylerin Peyzajı Algılama Biçimlerinin Anlaşılması", İstanbul, 2021.
- [38] N. Dostoğlu, E. Şahin ve Y. Taneli, "Evrensel Tasarım: Tanımlar, Hedefler, İlkeler", *Mimarlık Dergisi*, no. 347, pp. 23-27, 2009.
- [39] A. N. Evcil, "Herkes için Tasarım Evrensel Tasarım", İstanbul: Boğaziçi Yayınları, 2014.
- [40] J. P. S. Salmen, "U.S. Accessibility Codes and Standards: Challenges for Universal Design", *Universal Design Handbook*, 2. dü., New York, McGraw Hill, [2001] 2011, p. Chapter 6.
- [41] W. F. Preiser, "Universal Design: From Policy to Assessment Research and Practice", *International Journal of Architectural Research Archnet-IJAR*, cilt 2, no. 2, pp. 78-93, 2008.

- [42] Y. Liu ve Y. Hou, "'Green and Harmony" Idea Study Based on the Sustainable Universal Design", *The 2nd Conference on Environmental Science and Information Application Technology*, Wuhan, China, 2010.
- [43] R. L. Mace, G. J. Hardie ve J. P. Place, "Accessible Environments: Toward Universal Design", The Center for Universal Design, North Carolina State University, 1991.
- [44] G. İnalhan ve A. S. Ergenoğlu, "Planting the Seeds: Teaching Inclusive Design in Built Environment Courses", *UIA Tokyo Academic Program, Design 2050*, 2011.
- [45] E. Ostroff, "Universal Design: An Evolving Paradigm", *Universal Design Handbook*, 2. dü., New York, McGraw Hill, [2001] 2011, p. Chapter 1.
- [46] M. F. Story, "The Principles of Universal Design", *Universal Design Handbook*, 2. dü., New York, McGraw Hill, [2001] 2011, p. Chapter 4.
- [47] M. Davidson, "Louis Braille (Görmezlerin Kitap Okumasını Sağlayan Çocuk)", İstanbul: Can Çocuk Yayınları, 2008.
- [48] P. Simmons, "The Evolution of Universal Design: A Win-Win Concept for All", [Çevrimiçi]. Available: <https://rockymountainada.org/news/blog/evolution-universal-design-win-win-concept-all>. [Erişildi: 03 06 2023].
- [49] A. Houghton, "The Birth and Growth of Universal Design: A Look at Its History", [Çevrimiçi]. Available: <https://www.linkedin.com/pulse/birth-growth-universal-design-look-its-history-andrew-houghton/>. [Erişildi: 03 06 2023].

- [50] F. Subaşıoğlu ve Z. Z. Atayurt Fenge, "Dünyada ve Türkiye'de Görme Engellilik: Zaman Çizelgesi", *DTCF Dergisi*, pp. 595-645, 2019.
- [51] WeWalk, [Çevrimiçi]. Available: <https://wewalk.io/tr/>.
- [52] A. Küçük, ""Mekanda Evrensel Tasarım İlkeleri ve Bu İlkelerin Ayazağa Işık Okullarında İrdelenmesi", İstanbul, 2020.
- [53] N. Öztürk, vd., "*Engelliler İçin Evrensel Standartlar Kılavuzu*", İstanbul: DEB Akrediasasyon Merkezi, 2012.
- [54] ÖZİDA, "*Herkes İçin Ulaşılabilirliğin İyileştirilmesi: Örnek Uygulama Rehberi*", Ankara: (Başbakanlık Engelliler İdaresi Başkanlığı), 2008.
- [55] H. Kaplan, vd., *Yerel Yönetimler İçin Ulaşılabilirlik Temel Bilgiler Teknik El Kitabı*, T.C. Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı. Özürlü ve Yaşlı Hizmetleri Genel, 2011.
- [56] TS 12576, Ankara: Türk Standartları Enstitüsü, 1999.
- [57] Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü, Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, Erişilebilirlik Kılavuzu, Ankara, 2020.
- [58] TS 13536, Ankara: Türk Standartları Enstitüsü, 2012.
- [59] L. Mumford, "Tarih Boyunca Kent: Kökenleri, Geçirdiği Değişimler ve Geleceği", İstanbul: Ayrıntı Yayınları, [1961] 2019.
- [60] D. Harvey, "Kent Deneyimi", İstanbul: Sel Yayıncılık, 1989.
- [61] H. Lefebvre, "Şehir Hakkı", İstanbul: Sel Yayıncılık, [1967] 2015.

- [62] L. Benevolo, "Avrupa Tarihinde Kentler", İstanbul: Afa Yayıncılık, 1995.
- [63] Y. Sencer, "Türkiye’de Kentleşme", Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları, 1979.
- [64] S. K. Kartal, "Kentleşme ve İnsan", Ankara: TODAİE Yayınları, 1978.
- [65] O. Işık, "Kenti Düşünmek Kent Üzerine Düşünmek", *Toplum ve Bilim Dergisi*, cilt 14, no. 3, pp. 66-79, Mayıs-Haziran 1999.
- [66] R. Keleş, "Kentleşme Politikası", Ankara: İmge Yayınları, 1993.
- [67] E. Yılmaz ve S. Çiftçi, "Kentlerin Ortaya Çıkışı ve Sosyo-Politik Açından Türkiye’de Kentleşme Dönemleri", *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, cilt 10, no. 35, pp. 252-267, 2011.
- [68] Ş. Işık, "Türkiye’de Kentleşme ve Kentleşme Modelleri", *Ege Üniversitesi Coğrafya Dergisi*, pp. 57-71, 2005.
- [69] N. Niray, "Tarihsel Süreç İçinde Kentleşme Olgusu", *Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler*, no. 9, pp. 3-27, 2002.
- [70] İ. Tekeli, "Modernizm, Modernite ve Türkiye’nin Kent Planlama Tarihi", İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2009.
- [71] İ. Tekeli, "Türkiye’de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması", 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1998.
- [72] J. Habermas, "Kamusalın Yapısal Dönüşümü", İstanbul: İletişim Yayınları, [1962] 2018.

- [73] M. Weber, "Şehir: Modern Kentin Oluşumu", İstanbul: Yarın Yayıncılık, [1960] 2010.
- [74] H. Arendt, "Geçmişle Gelecek Arasında", İstanbul: İletişim Yayınları, [1956] 2012.
- [75] A. Light ve J. M. Smith, "Introduction: Geography, Philosophy and Public Space", *Philosophy and Geography II: The Production of Public Space*, A. Light ve J. M. Smith, Dü, Oxford, 1998, pp. 1-17.
- [76] H. Şavlı, "Kamusal Alanların Metro İstasyonları ile Bağlantılarında Engelli Erişilebilirliğinin İncelemesi", İstanbul, 2016.
- [77] F. Tönnies, "Community and Civil Society", Cambridge: Cambridge University Press, 2001.
- [78] N. G. Çanakçıoğlu, "İstanbul'da Farklı Sosyal Grupların Yerleştiği Çevrelerde Yaşayan Çocukların Algısal Süreçlerinin Bilişsel Haritalar Yöntemiyle İrdelenmesi", İstanbul, 2011.
- [79] M. Karakuyu, S. T. Sezer ve H. Balık, "İstanbul'un Tarihsel Topoğrafyası ve Literatür Değerlendirmesi", *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, cilt 8, no. 16, pp. 33-60, 2010.
- [80] D. Yıldız ve A. U. Tütengil, "Küreselleşme Etkisinde Yeni Konut Oluşumları: İstanbul'da Korunaklı Villa Tipi Yerleşimler", *IAPS-CSBE Network Kültür ve Mekan Toplantıları, Birinci Ulusal Sempozyum*, İstanbul, 2007.
- [81] Ç. Keyder, "İstanbul: Küresel ile Yerel Arasında", İstanbul: Metis Yayıncılık, 2013.

- [82] D. Arslan Hindioğlu, "İstanbul Kamusal Açık Alanlarının Sürdürülebilir Gelişmesine Yönelik Bir Yöntem Önerisi", İstanbul, 2013.
- [83] Ö. Türcan İmren, "Kent Parklarının Kullanım Olanaklarının Engelliler Açısından İrdelenmesi: İstanbul İli Zeytinburnu İlçesi Çırpıcı Şehir Parkı Örneği", Tekirdağ, 2019.
- [84] Ü. A. Mermer, "Devlet Hastaneleri Poliklinikleri ve Yakın Çevrelerinin Görme Engelli Bireyler için Erişilebilirlik, Ulaşılabilirlik ve Kullanılabilirlik Kapsamında İncelenmesi (Gaziantep Örneği)", Gaziantep, 2020.
- [85] B. Güngör, "Ege Üniversitesi yerleşkesi içerisinde yaya yollarının görme engellilerin kullanımı açısından incelenmesi", İzmir, 2023.
- [86] M. Orakcı, "Kentsel Yaya Mekanında Erişilebilirliğin İnsanın Algısal Hallerinden Görme Duyusu Kapsamında İrdelenmesi", İstanbul, 2019.
- [87] G. Emir, "Engelsiz Kentsel Duyu Mekanlarının Tasarım Sürecinde Beş Duyuda Mekan Algısı Deneyimlerinin Karşılaştırılması", İstanbul, 2021.
- [88] D. Kan Kılıç, "Non-Visual Aspects of Spatial Knowledge: Wayfinding Behavior of Visually Impaired People in Complex Urban Environments", İzmir, 2016.
- [89] J. W. Creswell, "Nitel Araştırma Yöntemleri", Ankara: Siyasal Kitabevi, 2021.

ÖZGEÇMİŞ

Müzeyyen Kılınçoğlu, ilk ve orta eğitimini 2009 yılında Sare Özkaşıkçı İ.Ö.O.'da, lise eğitimini ise 2013 yılında Atatürk Anadolu Lisesi'nde tamamladı. Aynı yıl girdiği Necmettin Erbakan Üniversitesi, Mühendislik ve Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü'nden 2018 yılında mezun oldu. Konya'da çeşitli özel mimarlık ofislerinde çalıştı. Ekim 2020'de Özyeğin Üniversitesi Kent ve Mimarlık Yüksek Lisans Programı'na başlayarak, Dr. Öğr. Üyesi Nevşet Gül Çanakçıoğlu'nun danışmanlığında tez çalışmasına devam etmiştir. Nisan 2023'te "13. Uluslararası İstanbul Bilimsel Araştırmalar Kongreleri"nde "Görme Engelliler Tarafından Algılanan Kentsel Faktörler Üzerine Nitel Bir Çalışma" başlıklı ilk bildirisini sunmuştur. Akademik araştırmaları, görme engellilerin mekânsal algısı ve erişilebilirlik konularına odaklanmaktadır.