

“Engelsiz Şehir” Kavramı Açısından Malatya

Yrd. Doç. Dr. Gülizar ÇAKIR SÜMER

İnönü Üniversitesi, İ.İ.B.F., Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü, MALATYA

ÖZET

Engelsiz şehirler talep etmek, insan haklarının bir parçası olup, bu ihtiyacı karşılamak yönetimlerin temel sorumluluk alanlarındandır. Türkiye’de engelsiz şehirler oluşturmak için gerekli yasal düzenlemeler mevcut olup, sorun daha çok uygulama alanında ortaya çıkmaktadır. Bu çalışmanın amacı, engellilerin şehirle bütünleşmesini sağlayacak yapının yetersiz olduğu düşüncesinin Malatya şehir merkezi esas alınarak ortaya konulmasıdır. Bu amaçla Malatya şehir merkezindeki kentsel donatıların, altyapının, kamu kurum-kuruluşlarının, binaların ve işletmelerin engelli erişimine uygun olup olmadığı ortaya konulmuş ve “engelsiz şehir” kavramı açısından bir değerlendirilmesi yapılmıştır.

Yapılan incelemelerde, gelişen kent planlama anlayışı kapsamında Malatya’da genel anlamda engellilerin şehir hayatında karşılaştıkları sıkıntıları giderecek olumlu gelişmelerin varlığına rağmen olumsuzlukların ve yetersizliklerin devam ettiği tespit edilmiştir. Bu anlamda engelliler açısından pek çok yapı ve hizmet erişilebilir durumda değildir.

Anahtar Kelimeler: Kentsel sorunlar, engelsiz şehir, erişilebilir şehir

JEL Sınıflaması: G38, H00, R00

Malatya From The Perspective Of “Barrier-Free City” Concept

ABSTRACT

Demand of barrier-free cities is a part of human rights and meeting of this demand is one of the main responsibility areas of administrations. Even it exists legal regulations on establishing barrier-free cities in Turkey, the problem is mostly about practice of these regulations. This study aims at exerting that the structure providing integration of the disabled to the city is inadequate on the ground of Malatya city center. To this end, it has been tried to be determined whether urban accessories, substructure, public buildings are appropriate or not for access of the disabled, and the present situation has been analysed from the perspective of "barrier-free city" concept.

After the survey performed, in context of developing city planning perception, it has been determined that even there have been positive progress on eliminating the obstacles which are faced by the disabled at country life, problems and deficiencies still go on. In this sense, many of the buildings and services are far away from being accessible by the disabled.

Key Words: Urban problems, barrier-free city, accessible city

JEL Classification: G38, H00, R00

I. Giriş

Çağımızın temel yerleşim birimi olan şehirlerin, insanlar için yaşanılabilir kılınması başta şehir yönetimleri olmak üzere tüm paydaşların önemli görevlerindedir. Giderek daha fazla sayıda insanı, yapıyı, aracı ve ilişki ağlarını barındıran şehirlerde yaşamak, gerekli önlemler alınmazsa ve düzenlemeler yapılmazsa daha da zorlaşmaktadır. Tüm insanlar için şehirlerin yaşanılabilirliği gerekli olmakla birlikte, toplumun engelli kesimi için şehirlerin engelsiz ve ulaşılabilir olması ise daha büyük önem taşımaktadır.

Engelsiz şehirlerde engelliler, herhangi bir kısıtlamayla karşılaşmadan, herhangi bir engelle karşılaşma korku ve kaygısı yaşamadan, kimseden yardım almadan, rahatça hareket edebilmekte ve şehirle bütünleşebilmektedir. Oysa engelli kullanımına uygun olarak düzenlenmeyen şehirlerdeki ortam, engellilerin ev dışına çıkmasını büyük oranda kısıtlamaktadır. Bu nedenle engelli erişiminin sağlanması, şehirlerin engelsiz hale getirilmesi başta yerel yönetimler olmak üzere çok ortaklı bir planlama ve uygulamayı gerektirmektedir. Çeşitli yapılara, mekanlara ve aktivitelere ulaşmanın zor olduğu şehirlerde, engelliler için hayat daha zor bir hale gelmekte ve bu şehirler birer “engelli şehir” haline gelmektedir. Engelli şehirler, hizmetten yararlanma konusunda aynı şehrin hemşehrisi olan veya orada yaşayan kişiler arasında eşitsizliğe neden olmaktadır. Bu anlamda engelsiz şehirler oluşturmak için yerel yönetim mevzuatında, engelli mevzuatında, İmar Kanunu’nda pek çok düzenleme yapılmış ve engellilerin şehirle bütünleşmesini kolaylaştıracak yapı, unsur ve standartlar getirilmiştir. Yapılan düzenlemelerle, engellilerin şehirle bütünleşmesini sağlayacak yapının oluşturulması keyfiyete bağlı olmaktan çıkartılıp bir zorunluluk haline getirilmiştir.

2010 yılında kabul edilmiş olan Avrupa Engellilik Stratejisi 2010-2020, engellilerin toplum ve ekonomik hayata tam ve eşit şekilde katılma hakkına sahip olduklarını ve eşit fırsatların reddinin insan haklarının ihlali olduğunu (European Commission, 2013) vurgulanmaktadır.

Yasal düzenlemeler çerçevesinde, çeşitli engellere sahip insanlar için engel türleri dikkate alınarak kentsel erişilebilirliği sağlayacak uygulamaların başlatılması zorunluluk haline gelmiştir. Bu anlamda yollar, kaldırımlar, merdivenler, trafik ışıkları, konutlar, sosyal tesisler, üst geçitler, pazar yerleri, toplu taşıma araçları, parklar, piknik alanları gibi yapı ve mekanların engellilerin dikkate alınarak tasarlanması zorunluluğu getirilmiştir. Üstelik bu düzenlemelerin şehrin sadece merkezinde değil tamamında yapılması gerekmektedir. Bu konuda en yetkin birim belediyelerdir. Belediyeler hizmet sunduğu tüm alanlarda engelli gruba yönelik hizmetleri sunmak mecburiyetindedir. Bu hizmetlerin sunumu, engelli bireylerin yaşadığı konuttan başlamakta ve tüm şehir ölçeğinde yayılmaktadır. Belediyeler dışında AVM’lerin (alışveriş merkezi), lokantaların, otellerin, okulların, spor tesislerinin, kamu kurum ve kuruluşlarının da engellilerin rahat bir şekilde kullanımını sağlayacak donatılarla desteklenmesi gerekmektedir.

Günümüzde engelsiz şehirler oluşturma amacıyla yasal düzenlemeler anlamında olumlu gelişmeler bulunmakta, engellileri toplumun her alanında görünür kılmak için çalışmalar yapılmaktadır. Ancak bu konuda başarı, yasal düzenlemenin yapılması kadar uygulamaya da bağlıdır. Yasalar doğrultusunda uygulamaların yapılamaması, o düzenlemeyi kağıt üstünde bırakmakta ve engeller aşılamamaktadır. Dünyanın pek çok ülkesinde ve özellikle gelişmiş ülkelerde kentsel engelleri kaldırma konusunda önemli bir birikim sağlanmıştır. Engellilerin kentsel mekan kullanımını arttıran yollar, asansörler, kaldırımlar, metrolar, park yerleri, engelli geçitleri, spor alanları, sosyal tesisler, ulaşım araçları vb. yaygınlaştırılmaktadır.

Engelliler için şehirle bütünleşme imkanı sunan yapıyı oluşturamayan şehirler, “engelli şehir” olarak kalmaktadır. Bu anlamda bir şehrin engelli olup olmadığını ortaya koymada şehir merkezleri önemli bir kesit sunmaktadır. Şehir merkezleri, her türlü işlevi bünyesinde barındırdığından dolayı merkezdeki engellilere yönelik yapı ve unsurların ortaya konulması şehrin genel durumunu ortaya koyması açısından önem taşımaktadır.

Bu çalışmada şehir mekanının engelli kullanımına uygun hale getirilmesi için tüm şehir paydaşlarına verilen görev ve sorumluluklar mevzuata dayalı olarak ortaya konulmuştur. Şehrin mevcut altyapı ve donatılarının engellilerin bağımsız olarak şehir hayatına katılmalarında ne derece yeterli olduğu ve bu anlamda Malatya'nın “engelsiz şehir” olma özelliği, şehir merkezinde yapılan gözlemler ve engellilerle yapılan görüşmelerde ortaya konulmuştur. Yapılan gözlemlerde daha çok yollar, kaldırımlar, kamu kurum kuruluşlarına ait binalar, özel işletmeler engelli vatandaşların erişimine uygunluk açısından değerlendirilmiştir. Ayrıca şehirde yaşayan engellilerin şehir hayatında karşılaştıkları sıkıntılar, beklentiler de yerinde inceleme ve görüşme tekniğiyle elde edilen veriler doğrultusunda ortaya konulmaya çalışılmıştır.

II. Şehirler ve Engelliler

Engellileri dikkate almayan planlamalar, engelli kişilerin şehirle var olan kısıtlı temaslarını daha da zor hale getirmekte, şehir hayatıyla bütünleşmelerini engellemektedir. İnsanlar için sıradan işler olan fatura yatırma, para çekme-yatırma, bir lokantada yemek yeme, herhangi bir kamu kurum veya kuruluşunda olan işlerini takip etme, sinemaya gitme, alışveriş yapma gibi aktivitelere engelli insanların da ihtiyacı olduğu unutulmaktadır. Bu anlamda yukarıda sıralanan sıradan günlük işlerden birini yerine getiremeyen tek bir engellinin varlığı durumunda bile o şehir ve dolayısıyla şehire ait yapı ve hizmetler, engelli kişiler için erişilmez olmaktadır.

Engelliler için erişilebilir ve yaşanabilir şehirler oluşturmak yerel yönetimlerin sorumluluk alanında olmakla birlikte diğer kamu kurum ve kuruluşları, meslek odaları vb. pek çok aktörün de görev ve sorumlulukları bulunmaktadır. Bu durum, insafa bırakılacak türden değildir. Bu anlamda kentsel planlama yapılırken, göz önünde bulundurulması gereken en önemli grup olarak engelliler ortaya çıkmaktadır. Çünkü engellilerin kullanımına sunulan yapı ve hizmetlere diğer insanlar ulaşabilirken, engelsiz insanların kullanımına uygun yapı ve hizmetleri engelliler kullanamamaktadır.

Yapılı çevrenin herkes için ulaşılabilir olması amacıyla yasal düzenlemeler yapılmış, standartlar hazırlanmış ve bunların gerçekleştirilmesinde en büyük görev ve sorumluluk ise yerel yönetimlere verilmiştir. Ancak, şehirlerde gerçekleştirilen düzenlemelerin çoğunda olması gereken standartlar dikkate alınmadığından uygulamada çeşitli sorunlar ortaya çıkmaktadır (Şahin, 2011). Engel türlerinin çeşitli olması (görme, duyma, bedensel vb.) şehirlerde engellilere yönelik yapılacak düzenlemeleri de çeşitlendirmektedir. Her bir engel grubu dikkate alınarak yapılacak düzenlemelerin şehir bütününde yapılması gerektiği düşünüldüğünde sorunun çözümünün zorluğu ortaya çıkmaktadır. Şehir bütünü

bir yana bırakılacak olursa sadece şehir merkezinin bile engellilere uygun olarak düzenlenmesi büyük zorluklar taşımaktadır. Ancak bu tür düzenlemelerin yapılmasının bir zorunluluk olduğu da unutulmamalıdır.

Standartın üzerinde yüksek kaldırımlar, kaldırıma geçişi veya inişi sağlayan dik engelli rampaları, görme engelliler için yapılan kabartmalı şeridin (hissedilebilir yüzey) kısa ve uygun olmayan yerlerden geçmesi, uzun süren yol ve kaldırım çalışmaları engellilerin şehirle olan temasını engellemektedir. Engelsiz şehir oluşturmanın, engelleri kaldırmanın yolu ise yasal düzenlemelerin, standartların dikkate alınmasından geçmektedir. Bu anlamda standart dışı olarak yapılmış yol, kaldırım, geçit ve benzerlerini hiç yapılmamış olarak kabul etmek gerekmektedir.

Engelliler için yapıların ve mekanların erişilebilirlik ve kullanılabilirliğine ilişkin ilk çalışmalar 2. Dünya Savaşı sonrası dönemde savaşta sakatlananların ve yaralananların hayata yeniden bağlanmaları için yaşadıkları çevrenin onların ihtiyaçlarına cevap verebilmesi amacıyla başlatılmıştır (Evcil ve Yalın Usal, 2013:241-242). Batılı ülkelerde engellilerin şehir hayatına katılımını artırmak ve engelleri ortadan kaldırmak önemli bir politika olarak belirlenmiştir. Engelliler için çok çeşitli düzenlemeler yapılmakta ve şehir hayatı engelsiz hale getirilmektedir. Tuvaletler, kaldırımlar, binalar, metrolar, toplu ulaşım araçları vb. engelli kullanımına uygun olarak planlanmaktadır.

Örneğin Avrupa'nın bazı kesimlerinde, özellikle kuzey bölgelerde ve İskandinavya'da kaldırımlardaki kar ve buzların temizlenmesi önem taşıyor. Finlandiya'nın Jyväskylä kenti kaldırımları alttan ısıtmalı sistemle döşendiğinden kışın bile güvenli yürüyüş sağlanmaktadır (Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü, 2008: 34). Bu tür planlamalarla engelsiz şehirler oluşturulmaktadır. Şehirleri engelliler için kullanılabilir hale getirmede engelsiz şehirler, erişilebilir şehirler, engelsiz belediyeler, engelsiz planlama, engelsiz tasarımlar önemli birer araç olarak görülmektedir.

Engellilerin sosyo-ekonomik hayata katılımını destekleyen altyapı bakımından durum gelişmekte olan ülkelere daha kötü bir manzara sergilemektedir. Güney Afrika, Mozambik, Malawi, Hindistan ve Latin Amerika'da yapılan bir araştırmada ülkelere göre bazı sorunların önemi vurgulanmıştır. Buna göre, Mozambik, Meksiko, Güney Afrika'da küçük toplu taşıma araçları büyük toplu taşıma araçlarına göre (tekerlekli sandalye hariç) daha iyi fiziksel erişim sağlamakta ancak sürücü davranışları ve tutumları ile aşırı kalabalık bu araçların kullanımını engellemektedir. Hindistan'da asfaltsız, bakımsız kaldırımlar, satıcılar yaya hareketliliğini sınırlamakta, tekerlekli sandalye kullanımını engellemektedir. Meksiko ve Malawi'de kumlu yollar ve dik yamaçlar gibi coğrafi özellikler de yaya kullanımını ve tekerlekli sandalye kullanımını sınırlamaktadır. Araç ve altyapı tasarımı tüm engel türleri için sorun yaratmaktadır. Hindistan'da ulaşım personeli, engelli kişilerin rahat ve güvenli bir şekilde araca binmeleri için yeterli zaman vermemektedir (Venter vd., 2002). Benzer bir şekilde Türkiye'de de engellilerin şehir hayatında ciddi sıkıntılarla karşılaştıkları bilinmektedir.

Türkiye’de kentsel mekan erişilebilirliği, ulaşım donatı ve taşıtlarına erişilebilirlik ve taşıt içi kullanım yetersizdir. Kaldırım, bina girişi ve yaya geçidi rampaları ya uygun yerde değil ya da standart dışıdır. Engelliler için ayrılan otopark sayısı, konser ve tiyatro salanolarında ayrılan koltuk sayısı yetersizdir. Metropollerde engelli nüfusa oranla az sayıda engelsiz taşıt bulunmaktadır (Kavak, 2009:6). Bu tür engellerle karşılaşan engelliler hem psikolojik hem de fiziksel anlamda daha fazla yıpranmaktadır.

Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü tarafından oluşturulan Ulusal Özürlüler Veri Tabanı’nda kayıtlı olan engelli bireylere yönelik olarak 2010 yılında Türkiye’de ilk kez gerçekleştirilen Özürlülerin Sorun ve Beklentileri Araştırması Raporu, anlamlı sonuçlar ortaya koymaktadır. Veri Tabanına kayıtlı olan engellilerin yaşadıkları yerdeki fiziksel çevre düzenlemelerinin kullanıma uygun olup olmadığına yönelik ortaya çıkan görüşler şu şekildedir: Engellilerin % 66.9’u kaldırım, yaya yolu ve yaya geçitlerinin, % 66.3’ü oturduğu binanın (katlara ulama ve bina içi hareketlilik için), % 59.5’i dükkan, mağaza, market ve lokantaların, % 58.4’ü kamu binalarının ve % 55.4’ü ise postane, banka vb. kurumların kullanımlarının uygun olmadığını belirtmiştir (TÜİK, 2010:27). Ayrıca aynı Rapor’a göre engellilerin % 69.1’i kendi başına toplu taşıma araçlarını kullanamamaktadır. Bunun en büyük nedeni olarak % 89.6’lık bir çoğunluk, tek başına dışarı çıkamamasını, % 12.9’luk bir kesim ise toplu taşıma araçlarının özür durumuna uygun olmamasını göstermektedir (TÜİK, 2010: 30).

Engellilerin yukarıda ortaya konulan sorunları hemen hemen bütün şehirlerimizde mevcuttur. Bu tür sıkıntıların yaşandığı, engellilerin şehir hayatına tam ve bağımsız bir şekilde katılmadığı durumlarda engellilerin şehirle bütünleşmesi söz konusu olamamakta ve şehirler erişilemez ve engelli hale gelmektedir.

III. “Engelsiz Şehir” Kavramı

Kentleşen dünyada yaşam kalitesi yüksek şehirlerin oluşturulması, yönetimler için önemli bir görev alanı olarak ortaya çıkmaktadır. Şehirlerin temiz hava, su ve enerji kaynağına sahip olması, yeşil alan miktarının fazla olması, trafik yoğunluğunun olmaması, yaya erişiminin mümkün olması vb. pek çok unsuru bir arada barındırması beklenmektedir. Aynı zamanda herkes için erişilebilir ve engelsiz şehirlerin oluşturulmasının sağlanması da esastır.

Engelli insanlar toplumun üyeleri olmalarına rağmen normal insanlar gibi yaşayamamakta ve sınırlanmaktadır. Yaşam çevreleri, bu kişilerin yetenek ve yaşam kalitelerini arttıracak, bireysel olarak ihtiyaçlarını gidermelerine yetecek düzeyde olmalıdır.

Engelsiz bir ortam; özgür ve güvenli harekete ve işleve izin veren ve ayrıca yaş, cinsiyet ve durum ne olursa olsun herkesin ulaşabileceği bir mekândır. Herkes tarafından ulaşılabilir bir hizmetler dizisi olarak ele alacağımız bu mekân, mümkün olduğunca bağımsız ve engelsiz bir biçimde planlanmalıdır. Çevre binalar, yollar, parklar, bahçeler ve diğer alanlar, ulaşım türleri, günlük kullanım ürünleri ve benzer yapıları kapsayan bir kavramı ifade etmektedir (unnati.org,2004).

Engelsiz şehirde, hiç bir kısıtlama olmaksızın şehrin tüm çeşitliliği erişilebilir olmalıdır. İnsanlar kendi kişisel potansiyellerine göre özgürce hareket edip ihtiyaçlarını karşılayabilmelidir (Junge-Reyer, 2007: 4). Engelsiz şehir (barrier-free city), başta engelliler olmak üzere herkesin herhangi bir kısıtlama, sıkıntı ve engelle karşılaşmadan, başka birinden yardım almasına gerek kalmadan, her türlü hizmete ve yapıya ulaşmasını ve kullanmasını sağlayacak şekilde planlanmış şehir olarak ifade edilebilir.

Buna benzer şekilde erişilebilir şehir (accessible city) de aynı amaca hizmet eden bir kavramdır. Erişilebilirlik, BM Engelli Hakları Sözleşmesinde temel ilke olarak yer almaktadır. Tanım olarak bakıldığında ise erişilebilirlik (Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü, 2013): “Binaların, açık alanların, ulaşım ve bilgilendirme hizmetleri ile bilgi ve iletişim teknolojisinin engelliler tarafından güvenli ve bağımsız olarak ulaşılabilir ve kullanılabilir olmasını” ifade etmektedir.

Şehirleri engelsiz ve erişilebilir yapma amacına yönelik faaliyetler gerek Türkiye’de gerekse de diğer ülkelerde hızlı bir şekilde devam etmektedir. Bu amaçla yasal çerçeve oluşturulmakta, politikalar belirlenip hayata geçirilmeye çalışılmakta, “engelsiz şehir” unvanları alınmaya çalışılmaktadır. Bu konuda batılı ülkelerde önemli ilerlemeler kaydedilmiştir. Avrupa Birliği bünyesinde engelsiz kent oluşturmaya yönelik pek çok proje ve uygulamalar yürütülmekte, belirlenen koşulları sağlayan şehirlere “engelsiz şehir” ödülleri verilmektedir.

“Engelsiz Şehir” ödülünün verilmesi, Avrupa Komisyonu tarafından 2010’da başlatılmış olup şu özellikleri taşıyan şehirlere verilmektedir: Şehir hayatının temel alanları olan yapılı çevre ve kamusal alanlar, ulaştırma ve ulaştırmayla ilgili altyapı, bilgi ve iletişim teknolojileri dahil olmak üzere bilgi ve iletişimde, kamu tesisi ve hizmetlerinde erişimin geliştirilmesinin sağlanmış olması. 2010’da Engelsiz Şehir yarışmasına 19 AB üye devletinden 66 Avrupa şehri katılmış olup bu ödülü İspanya’nın Avila şehri kazanmıştır (ENAT,2014).

Şehirlerin engelliler açısından erişilmez oluşu, sadece engelliler için sorun oluşturmamaktadır. Bu durum ülke ve şehir prestiji açısından olduğu kadar ekonomiye katkı açısından da sorun oluşturmaktadır. Engellilere yönelik politikaları uygulamaya geçiremeyen, altyapısı yetersiz olan ülke veya şehirler özellikle engelli turistleri şehre veya ülkeye çekmede yetersiz kalmaktadır. Engelli kişiler veya engelli kişiye sahip aileler henüz bu tür engelleri aşamamış olan şehirleri, her ne sebeple olursa olsun tercih etmemektedir. Bu sorun özellikle büyük şehirlerde ve turistik yerlerde çok daha ciddi bir şekilde hissedilmektedir. Bu anlamda engelsiz şehirlerin oluşturulmasının çok boyutlu ve ortaklı özelliği bulunmaktadır.

IV. “Engelsiz Şehir”ler Oluşturmaya Yönelik Düzenleme ve Uygulamalar

Şehirleri, engelliler için engelsiz ve erişilebilir yapmak amacına hizmet eden pek çok düzenleme bulunmaktadır. Bu konuya yönelik düzenlemelerden bir kısmı uluslararası boyuttayken bir kısmı da ulusal nitelik taşımaktadır.

Konuya yönelik uluslar arası düzenlemelerden biri olan ve 2008’de yürürlüğe giren BM Engelli Hakları Sözleşmesi’nin amacı, birinci maddede şu şekilde ifade edilmektedir: “Engellilerin tüm insan hak ve temel özgürlüklerinden tam ve eşit şekilde yararlanmasını teşvik ve temin etmek ve insanlık onurlarına saygıyı güçlendirmektir”. Yine Avrupa Komisyonu’na göre engelliler, topluma tam olarak ve diğerleriyle eşit şartlarda katılıma hakkına sahiptir. Mevcut engelleri kaldırarak bu hakkı bir gerçeklik yapmak AB’nin uzun vadeli stratejisinin temel amacıdır (European Commission, 2014).

Türkiye’de konuya yönelik düzenlemelerin oldukça geniş kapsamlı olduğu görülmektedir. 3194 Sayılı İmar Kanunu’na 1997’de eklenen Ek.1 maddesine göre “Fiziksel çevrenin engelliler için ulaşılabilir ve yaşanılabilir kılınması için, imar planları ile kentsel, sosyal, teknik altyapı alanlarında ve yapılarda, Türk Standartları Enstitüsü’nün ilgili standardına uyulması zorunludur”.

02.11.1985 tarihli Planlı Alanlar Tip İmar Yönetmeliği’nin 14. maddesinde 2013’de yapılan değişiklikle “çalışma, sosyal ve kültürel altyapı alanlarında yapılacak tüm yapı, tesis ve açık alan düzenlemelerinin, engellilerin de ulaşmasını ve kullanılmasını sağlayacak şekilde Türk Standartları Enstitüsü (TSE) standartlarına uygun olarak yapılması zorunludur” hükmü yer almaktadır. Bu maddede yer alan sosyal ve kültürel altyapı unsurları içinde yeşil alanlar, çocuk bahçeleri, parklar, piknik-eğlence alanları, spor ve oyun alanları, stadyum, sosyal-kültürel tesis alanları, ibadet yeri ve mezarlık alanları yer almaktadır.

10.07.1993 tarihli Otopark Yönetmeliği’nin 4. maddesinde 1999’da yapılan değişiklikle, otoparklarda engelli kullanımına yönelik düzenlemelerin yapılması, TSE tarafından belirlenen standartların dikkate alınmasında ve yürütülmesinde belediyeler ve valilikler sorumlu tutulmuştur. Ayrıca umumi bina ve bölge otoparkları ile genel otoparkların giriş-çıkış ve asansörlerine en yakın yerlerinde birden az olmamak şartıyla, her 20 park yerinden birinin özürülü işareti konularak özürülüler için ayrılması zorunluluğu da getirilmiştir.

01.07.2005 tarihli 5378 sayılı Engelliler Hakkında Kanun’da 06.02.2014’te yapılan değişikliğe göre engellilerin bağımsız yaşayabilmeleri ve topluma tam ve etkin katılımları için erişilebilirliğin sağlanması esastır (md.4). Erişilebilirlik konusunun düzenlendiği 7. maddeye göre ise, yapılı çevrede engellilerin erişilebilirliğinin sağlanması için planlama, tasarım, inşaat, imalat, ruhsatlandırma ve denetleme süreçlerinde erişilebilirlik standartlarına uygunluk sağlanır. Özel ve kamu toplu taşıma sistemleri ile sürücü koltuğu hariç dokuz veya daha fazla koltuğu bulunan özel ve kamu toplu taşıma araçlarının engellilerin erişilebilirliğine uygun olması zorunludur.

Aynı Kanun’un Geçici 2. maddesinde yer alan “Kamu kurum ve kuruluşlarına ait mevcut resmî yapılar, mevcut tüm yol, kaldırım, yaya geçidi, açık ve yeşil alanlar, spor alanları ve benzeri sosyal ve kültürel alt yapı alanları ile gerçek ve tüzel kişiler tarafından yapılmış ve umuma açık hizmet veren her türlü yapılar bu Kanun’un yürürlüğe girdiği tarihten itibaren sekiz yıl içinde özürülülerin erişilebilirliğine uygun duruma getirilir” ifadesiyle kamu kurum ve kuruluşları da

engellilerin şehir hayatında rahat hareket etmelerine yönelik düzenlemeleri yapma konusunda mecbur bırakılmıştır.

Ayrıca aynı Kanun’a 19.02.2014’te eklenen geçici 3. madde de büyükşehir belediyeleri ve belediyelere, şehir içinde kendilerince sunulan ya da denetimlerinde olan toplu taşıma hizmetlerinin engellilerin erişebileceği uygunlukta olması için gereken tedbirleri alma görevi vermiştir. Mevcut özel ve kamu toplu taşıma araçlarının, bu Kanun’un yürürlüğe girdiği tarihten itibaren sekiz yıl içinde sürücü koltuğu hariç dokuz ile on altı oturma yeri olan toplu taşıma araçları, yolcu gemileri ile özel ve kamu şehirlerarası toplu taşıma araçları ile turizm taşımacılığı yapılan araçlar 07.07.2018 tarihine kadar engelliler için erişilebilir duruma getirilir.

20.07.2013 tarih ve 28713 Sayılı Resmi gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Erişilebilirlik İzleme ve Denetleme Yönetmeliği, erişilebilirliğin sağlanması amacıyla TSE tarafından belirlenen standartlara uymak koşuluyla umuma açık hizmet veren her türlü yapılar ve açık alanlar ile toplu taşıma araçlarının denetlenerek erişilebilirlik tespiti yapıldıktan sonra erişilebilirlik belgesi verileceği, erişilebilirliği sağlayamayan gerçek ve özel hukuk tüzel kişilerine idari para cezasının verilmesi konularını düzenlemektedir.

Ulaşılabilirlik ve kullanım açısından; kamusal binalara (kamuun kullanımına açık resmi ve özel tüm yapılar) erişim, sokak, cadde ve meydanlar, parklar, rekreasyon alanları v.b. açık alanlara erişim, konutlar, toplu taşımacılık ve trafik düzenlemeleri konularında yerel yönetimler yasal sorumlu ve yetkili olarak çözüm getirmek zorundadır (Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü, 2014). Kentsel fiziksel ve sosyal çevrenin engelliler dikkate alınarak düzenlenmesi mecburidir. Ancak, uluslar arası sözleşmeler ve yasalarla zorunlu kılınan erişilebilirliğin sağlanmasına yönelik standart ve kılavuzlara rağmen uygulamanın yetersiz kaldığı görülmektedir (Menda vd, 2013:9).

TSE, engellilerin şehir hayatına katılımını kolaylaştıracak ulaşım, kamusal alanlar ve engellilerin ikamet edeceği binalara ilişkin standartlar geliştirmiştir. TS 9111: Özürlü İnsanların İkamet Edeceği Binaların Düzenlenmesi Kuralları, TS 12576: Şehir İçi Yollar - Kaldırım ve Yaya Geçitlerinde Ulaşılabilirlik İçin Yapısal Önlemler ve İşaretlemelerin Tasarım Kuralları, TS 12460: Şehir İçi Yollar- Raylı Taşıma Sistemleri Bölüm 5: Özürlü ve Yaşlılar İçin Tesislerde Tasarım Kuralları (Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığı, 2014) bunlardandır.

Bu standartlar çok kapsamlı bir şekilde düzenlenmiş olmakla beraber, bu çalışma kapsamında bunların tamamına yer verilmesi mümkün değildir. Bu standartlarda kaldırımların genişliği, kaldırım yüzeyleri, rampaların genişliği ve eğimi, merdivenler, tırabzanlar, trafik ışıkları, hissedilebilir hassas yüzeyler, yaya geçitleri, toplu taşıma araçlarının, kamu kurum ve kuruluşlarının engelli kullanımına uygun olması için gereken özellikler yer almaktadır.

Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı’nın Herkes İçin Ulaşılabilirliğin İyileştirilmesi: Örnek Uygulama Rehberi’nde yer alan bazı önemli düzenlemeler şöyledir: Kaldırımlar, en az bir buçuk en ideal iki metre olmalı, kaldırım eğimleri

mümkünse % 5'ten fazla olmamalıdır. Kaldırım yüzeyi kaymaz, döşemeler bitişik, boşluksuz olmalıdır. Görme engelliler için hissedilebilir yüzeyler ayakkabı tabanından hissedilecek çıkıntıda ve dikkati artıracak şekilde etrafıyla zıt renklerde ve fark edilebilir tonlarda olmalı. Özürlülere ayrılmış park alanları normal genişlik olan 2.4 metre değil 3.6 metre genişlikte olmalıdır (Özürlü ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü, 2008: 33,37, 40).

Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan Yerel Yönetimler İçin Özürlülere Yönelik Fiziki ve Mimari Düzenleme Kılavuzu'na göre, birden fazla katlı resmi ve umumi binalarda asansörün zorunlu olması ve acil durum asansörü niteliğinde olması, eğitim kurumlarında tüm öğrencilerin birlikte eğitim alacağı bina tasarımlarının yapılması, resmi binalar yanında kamusal kullanıma açık tüm binalarda tüm engellilere yönelik olanakların sağlanması gerekmektedir (Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü, 2014).

Tüm diğer düzenlemeler bir yana Belediye Kanunu doğrudan belediyelere bu konuda görevler vermektedir. Belediye Kanunu'nun 14. maddesi, belediyelerin hizmet sunumunda özürlü, yaşlı, düşkün ve dar gelirlilerin durumuna uygun yöntemlerin uygulanmasını belediyenin görevleri arasında saymaktadır.

01.07.2005 tarihinde yapılan değişiklikle Büyükşehir Belediye Kanunu'nun 31. maddesi Ek 1'de engelli hizmet birimleri oluşturulması zorunluluğu getirilmiştir. Özürlü hizmet biriminin amaçları arasında özürülülerin toplum hayatı ile bütünleşmelerini sağlayıcı ve kolaylaştırıcı çalışmaları yürütmek, sportif, sosyal ve kültürel aktiviteler yapmak, teşvik etmek ve yaygınlaştırmak yer almaktadır.

Konuya yönelik yapılan yasal düzenlemelere rağmen, pek çok şehrimizde yeterli ve doğru uygulama yapılmamakta, yapılan düzenlemelerin çoğunda TSE standartları dikkate alınmamaktadır. Bunlara, standartların yeterince incelenmemesi ve bunları uygulamaya çalışan teknik personelin bilgi düzeyinin düşük olması (Kaplan vd., 2011:2) gibi nedenler yol açmaktadır. Türkiye'de oldukça kapsamlı yasal düzenlemeler bulunmakla beraber, uygulamada önemli sıkıntılar yaşanmaktadır. Yasal düzenlemelere uyulmamakta, standartlar dikkate alınmadan planlama yapılmaktadır. Bu da engelsiz şehirlerin ortaya çıkışını zorlaştırmaktadır.

Engelsiz şehir olma yolunda yerel yönetimler büyük bir uğraş içine girmiş durumdadırlar. Bugün pek çok belediye, "engelsiz şehir", "engelli dostu şehir" unvanı almak için projeler hazırlamakta ve uygulamaktadır. Kaldırımlar, yollar, geçitler, ulaşım araçları, kamu binaları ve pek çok kentsel hizmet engelliler için erişilebilir hale getirilmeye çalışılmaktadır.

Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığı'nın çeşitli belediyelerle protokol imzalayarak başlattığı "**engelsiz şehirler**" projesi, örnek uygulamalar oluşturması bakımından olumlu bir girişimdir. Bu projeye, Türkiye'de farklı belediyeler, "engelsiz şehir projesi" adı altında, şehirleri engelliler için erişilebilir ve kullanılabilir hale getirme çalışmaları içerisine girmiştir. Örneğin, Alanya Belediyesi tarafından yürüme engellilerin denize girebilmeleri için kumsala yerleştirilen tekerlekli plaj sandalyesi, hem kumsalda gezme hem denize girme

hem de şezlong olarak kullanılma amaçlarına hizmet etmektedir (TURMEPA,2010).

Engelleri aşma amacına yönelik yürütülen örnek uygulamalardan biri engelsiz konutların inşa edilmesidir. TOKİ tarafından uygulamaya geçirilen engellilere yönelik konut çalışmalarına yerel yönetimler ve özel sektörün de destek verdiği ve bu tür projeler içine girdikleri görülmektedir. Ancak amaç sadece konut sahibi etmek değil engelliler tarafından kullanımı kolay olan konutların inşa edilmesi de olmalıdır.

Engelsiz konutlar yapmada Pendik Belediyesi önemli bir uygulamaya destek vererek bu konuda olumlu bir adım atmış olup konut projelerinde toplam daire sayısının %5’ini engelliler için özel olarak tasarlanan ve satılan dairelerde % 20 oranında iskân ve ruhsat indirimi yapılması kararı alınmıştır (Sabah Gazetesi, 2014).

Engelsiz şehir ortamını oluşturmada yerel yönetimler dışında sivil toplum örgütleri ve özellikle de engelli dernekleri aktif rol almaktadır. Bu amaca yönelik olarak “EngelsizKent.org” adlı bir web portalı bulunmaktadır. Burada bir şehrin tüm yapı ve mobilyalarıyla engelsiz hale getirilmesi için standartların nasıl olması gerektiği tasarım rehberiyle ve dünyadan örneklerle sunulmaktadır. Ayrıca Türkiye’den engelsiz şehir oluşturmaya yönelik projelerin de yer aldığı portalde “Söz Sizin” adlı köşede hem farklı şehirlerde karşılaşılan erişim sorunlarının bildirilmesine hem de sorunları çözmeye yönelik projelerin gönderilmesine fırsat sunulmaktadır.

V.Malatya Şehir Merkezinin “Engelsiz Şehir” Kavramı Açısından Değerlendirilmesi

Bu başlık altında çeşitli engel türüne sahip engelliler için şehir hayatının sunduğu kolaylıklar ve engeller, hem yapılan gözlemlerle hem de engellilerle yapılan görüşmeler sonucunda ortaya konularak, Malatya şehir merkezinin engelliler açısından ne kadar erişilebilir ya da ne kadar engelsiz olduğu belirlenmeye çalışılmıştır. Engelsiz bir Malatya için kamu kurum, kuruluşları, STK ve özel sektör tarafından yapılması gerekenlerin neler olduğu şehirdeki sorunlar üzerinden ortaya konulmaya çalışılmıştır.

A. Şehir Merkezinin Engellilere Uygunluğunun Yapılan Gözlemlerle Değerlendirilmesi

Malatya Valiliği İl Engelliler Konseyi tarafından 2010 yılında 81 resmi kuruluş ile özel sağlık ve rehabilitasyon merkezlerinde rampa, tuvalet, asansör ve tırbazan gibi unsurlar açısından TSE standartlarına göre yapılan incelemeler sonucunda, büyük çoğunluğu resmi olan 23 kurumda engelli rampası olmadığı, 27 kurum ve kuruluşta ise rampaların sağlıksız ve kullanışsız olduğu ortaya konulmuştur (Malatya Haber Portalı, 2010). Bu sorunlar 2010 yılına ait olup aradan geçen dört yıllık zamanda nelerin değiştiğini, düzeltildiğini ya da şehrin engelli kullanımı açısından ne kadar uygun olduğunu ortaya koymak amacıyla yapılan gözlemler sonucu engelliler için bazı olumlu düzenlemelerin yapılmasına rağmen sorunların büyük oranda devam ettiği gözlenmiştir. Malatya merkezde bulunan çok sayıda kamu binası, dükkân, lokanta, market, banka, iş hanı, sinema,

otel, cami vb. engelliler için erişilebilir durumda değildir. Bu tür yapılara giriş genellikle bir basamak ya da yükseltiyle olmakta, girişi düz zemin olan yapılarda da girişin dar olması gibi engelli kullanımını sınırlayan unsurlar bulunmaktadır. Standartlara uygun olmayan engelli rampası, hissedilebilir hassas yüzeylerin olmaması engellilerin tek başına hareketini kısıtlamaktadır.

Malatya'nın engelli erişimine ne kadar uygun olduğunu ortaya koyabilmek için tüm şehrin incelenmesine gerek yoktur. Şehrin en önemli mekânı olan Kapalı Çarşı, postane, eski belediye binasının bulunduğu yer merkez olarak alındığında engelli erişimi açısından sorunları görmeye ve gerekli değerlendirmeleri yapmaya yetecek bilgilere ulaşmak mümkündür. Bu anlamda şehrin en kalabalık yeri olan ve kamu yapılarının yer aldığı merkez önemli veriler sunmaktadır. Bazı binalar (belediye binası, postane, bankalar, camiler vb.) vatandaş tarafından daha sık kullanıldığından bunların engelli açısından erişilebilirliğinin ortaya konulması, genel durumu ortaya koymada yeterlidir.

Yapılan gözlemlere göre Valilik binasında engelli erişimi için gerekli yapı mevcuttur. Binaya girişi sağlayan tırabzanlı engelli rampası ve asansör bedensel engelliler açısından uygundur. Aynı şekilde postahane de engelli rampası mevcut olup, görme engelliler için hissedilebilir yüzey mevcut değildir. Ve yine postahanenin giriş katı dışındaki katlarda gerçekleştirilen işlemler için var olan asansöre ulaşmada en azından bugün için engellilerin yardım alması gerekmektedir. Çünkü asansöre ulaşmada geçilmesi gereken kapı genişliği tekerlekli sandalye için yeterli değildir ve genişletilmesi yönünde karar alındığı belirtilmiştir.

Merkezde yer alan bankalar açısından konuya bakıldığında sadece bir bankanın tekerlekli sandalye ile girişe imkân verdiği görülmekte ancak bu bankanın içi de basamaklı olup, görevlilerin yardımını almaya mecbur bırakmaktadır. Ayrıca görme engelliler için de gerekli düzenlemeler yapılmamıştır.

Engelliler Derneği Başkanı, engellilere yönelik donatılara sahip olmadığı için PTT ve bankalarda gerçekleştirmeleri gereken işlemlerde zorlandıklarını ve başkalarının yardımını olmadan gerekli işlemleri yapamadıklarını ifade etmiştir (Malatya Haber Saati, 2014). Bankaların bazısında engelli rampası var olmakla birlikte, belirlenen standardın üstünde eğitime sahip, korkuluksuz ya da basamakla ulaşılması gereken bir yükseklikte yer aldığı için engellilerin kullanması mümkün değildir. ATM'lerde engelli kullanımı açısından ciddi sıkıntılar mevcuttur. Malatya merkezde sadece iki bankanın engelli kullanımına uygun ATM'leri bulunmaktadır.



Resim 1: Şehir Merkezinde Engelli Kullanımı İçin Uygun Olmayan Rampa ve Hassas Yüzey Örnekleri

Genel anlamda merkezde tekerlekli sandalye kullanan engelliler için kaldırımlarda rampalar mevcut olup genişliklerinin standart dışı olduğu görülmüştür. Görme engellilerin şehir ile temasını sağlayan ana unsur olan hassas yüzeyler bakımından büyük eksiklikler vardır ancak rampalarda hassas yüzeyler bakımından gerekli düzenlemeler yapılmıştır. Şehir içi ulaşımın merkezi durumunda olan iki ana durak, engelli erişimi açısından sahip olunan donatılar bakımından farklılık göstermektedir. Yalnızca İstasyon Durağı denilen yerde çok kısa bir mesafede (yaklaşık olarak 120-125 adım) bulunan ve özelliğini yitirmiş hassas yüzey, görme engellilerin şehirle bütünleşmesinde yetersiz kalmaktadır. Ancak, kaldırımların yüksekliği toplu taşıma araçlarına inme ve binme için uygundur. Emekliler Parkı karşısında yer alan Çilesiz Durağı, görme ve bedensel engelliler için kullanımı en zor alanlardan biridir. Hissedilebilir yüzeyler yoktur. Bedensel engellilerin kendi başlarına otobüse binme-inme hareketi kısıtlıdır. Kaldırımın yüksek olması ve engelli rampasının olmaması da önemli eksikliklerden biridir. İşitme engelliler için yaya geçitlerinde bulunması gereken sesli uyarı sistemi şehir merkezinde sadece iki noktada bulunmaktadır.

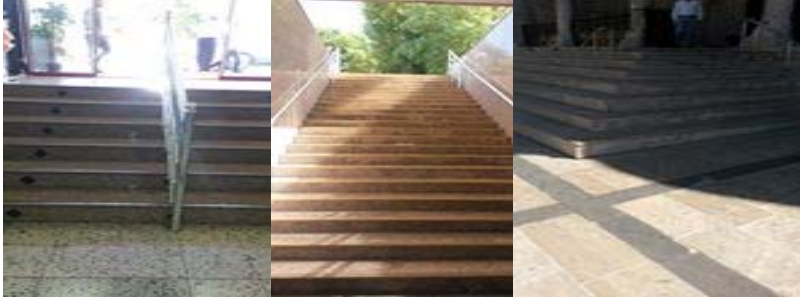
Malatya’da engellilerin şehir hayatına katılımını sağlamaya yönelik yapılan uygulamalar olarak en başta Malatya’da şehir içi ulaşımdan sorumlu MOTAS’ın engellilere, belediye tarafından yürütülen ulaşım hizmetlerinden ücretsiz olarak faydalanma imkanı sunan engelli kartı uygulaması bulunmaktadır.

MOTAS tarafından engellilere yönelik olarak yapılan düzenlemeler olarak durakların araç içerisinde sesli olarak anons edilmesi, durak isimlerinin araç içerisinde LCD monitörlere yansıtılması, mobil uygulama ile gelecek olan aracın engelli erişimine uygun olup olmadığı, bu araçların tüm hatlarda dönerli olarak çalıştırılması (Malatya Kent Konseyi Engelliler Merkezi, 2013) sayılabilir.

Otobüslerin dışında minibüslerin de 2015 Temmuz ayına kadar engellilere yönelik çalışmaları yapmaları zorunlu olmakla birlikte, bu düzenlemelerin maliyetli oluşu ve engelli müşteri sayısının az olması nedeniyle pek sıcak bakılmamaktadır (Malatya 1 Gün, 2014). Şu an Malatya’da engelli kullanımına uygun minibüs bulunmamaktadır ve gerekli dönüşümün yapılması için gerekli yasal sürenin dolmasına daha zaman vardır.

Engelli otobüslerine ek olarak iki adet akülü tekerlekli sandalye şarj istasyonu şehrin iki farklı noktasına kurulmuştur. Ayrıca engelli minibüsleri ve otobüsleri bulunmaktadır. Yine şehir merkezinde (Emekliler Parkı bitişiği) 2014

yılında belediye tarafından yapılan iki adet engelli tuvaleti de önemli bir hizmettir.



Resim-2: Kapalı Çarşı Giriş Merdivenleri ve Yeni Cami Girişi

Kapalı Çarşı şehrin en önemli mekanlarından biridir. Ancak erişilebilirlik açısından bakıldığında şehrin merkezinde yer alan bu Çarşıda, engelli erişimi açısından çok ciddi sıkıntılar vardır. Dört giriş kapısı bulunan Kapalı Çarşı'da tekerlekli sandalye kullanan engellilerin girişine yönelik engelli rampası bulunmamaktadır. Giriş merdivenlerinde tırabzan bulunmaktadır. Görme engelliler için merdivenin ilk basamağında olması gereken hissedilebilir yüzey bulunmaktadır. Ayrıca alt katlara erişimi sağlayan ne asansör ne engelli şeridi, ne de engelli rampası bulunmamaktadır. Engelli tuvaleti mevcut değildir.

Yine Malatya Merkez'de yer alan Yeni Cami de engelli kullanımı için gerekli donanımlara sahip değildir. Tekerlekli sandalyeyle cami içine giriş mümkün olmayıp görme engelliler için de gerekli düzenleme yapılmamıştır.

B.Şehir Merkezinin Engellilere Uygunluğunun Yapılan Görüşmelerle Değerlendirilmesi

Yapılan gözlemler dışında, sorunları birebir yaşayan engelliler açısından konuya bakıldığında yaşanan engellerin ayrıntısına inmek mümkün olmuştur. Türkiye Sakatlar Derneği (TSD) Malatya Şubesi'nde başkan ve diğer engellilerle yapılan görüşmelerde engelsiz insanlar tarafından engel olarak görülmeyen pek çok hususun ne kadar büyük birer engel olduğu anlaşılmıştır. Yapılan görüşmelerde, engelliler açısından sorun oluşturan başlıca sorunlar aşağıda ortaya konulmuştur.

Engelliler için şehir hayatının getirdiği sıkıntılar ilk başta yaşadıkları konutlarda başlamaktadır. Engelliler için uygun olmayan apartman ve daire girişleri engellilerin belli özelliklerdeki konutlarda oturmalarına ya da oturdukları konutları kullanabilecekleri özelliklerle donatmalarına neden olmaktadır.

Yapılan görüşmelerde kaldırımların engelliler için sorun oluşturan en önemli unsurlardan biri olduğu ifade edilmiştir. Kaldırımların standart dışı yükseklikte olması engelliler için kullanımı zorlaştırmaktadır. Engelsiz bir kişi 5-6 santimlik bir yükseltinin farkına bile varmazken, engelliler için bu yükselti çok büyük bir sorun olmaktadır. Aynı şekilde kaldırım kenarlarında yer alan oluklar, tekerlekli sandalye kullananlar için yükselti bakımından, mazgal demirleri ise,

gidiş yoluyla aynı yönde olduğu zaman tekerleklerin sıkışmasına neden olarak engellileri zorda bırakmaktadır. Kaldırımlardaki parke taşları arasındaki açıklık veya yerinden sökülmüş bir parke taşı ulaşımı zorlaştırmaktadır.

Engelli tuvaletlerinin yaygın olmaması ve var olanların da çeşitli nedenlerle (kapının açık kalması, yeterli donanımlara tam sahip olmaması) kullanılmaz halde olması da en büyük sorunlardan biri olarak ifade edilmiştir. Engelli tuvaletinin olmaması, sosyal hayata katılımı engellemektedir. Engelli tuvaletinin olmaması nedeniyle, parklarda sadece oturduklarını, sıcak, soğuk içecekleri içemediklerini ve bu yüzden parklar başta olmak üzere pek çok kamusal mekana ve etkinliğe gidememeleri, şehir hayatına katılımı ve sosyalleşmeyi etkileyen en önemli sorundur. Ayrıca engelli tuvaletine sahip olan yapılarda engelli tuvaletlerinin genellikle kapalı tutulduğu ya da depo olarak kullanıldığı için tuvaletleri kullanmada sıkıntılar yaşandığı ifade edilmektedir.

Yapılan görüşmelerden anlaşıldığına göre şehirde yer alan lokanta ve kafe gibi yerler engelli erişimine uygun olmadığından sadece tekerlekli sandalyeyle girilebilen, eşiği olmayan belli bir iki mekana gitmek mecburiyetinde kalmaktadır. Özellikle avukat ve diş doktorlarının büyük oranda yer aldığı iş hanlarının çoğunda da benzer sıkıntılar vardır. Basamaklı giriş veya asansörü olmayan bu yapılar, bu tür hizmetlere erişimi engellemektedir. Ayrıca giyim eşyası satan mağazalara hem erişimde hem de alınan giysinin denemesinde sıkıntı olduğundan akraba veya arkadaşlarına aldıkları kıyafetleri giyme mecburiyeti yaşanmaktadır. Bu anlamda en sıkıntısız yer olarak Malatya AVM gösterilmektedir. Merkezde yer alan sinemadan yararlanmak zor olduğundan yine AVM'deki sinema daha erişilebilir durumdadır.



Resim-3: Kişili Vakıf Çarşısı, Galeri İş Merkezi ve Yeşil Sinema Girişleri

Engelli otobüslerinin var olmasına rağmen yaşanan bazı sıkıntılar vardır. Engelli otobüslerinin belli sürelerde hareket etmesi (yolcu yoğunluğuna göre bazen 15 dakikada bir bazen satte bir) duraklarda fazladan beklemeye, her durakta kaldırımın olmaması, bazen otobüs kapısının çukura denk gelmesi, yolun bozuk olması engellilerin karşılaştıkları ulaşım sorunlarından bazılarıdır.

Camilerin engelli kullanımı açısından uygun olmaması da önemli sorunlardan biridir. Camilerde engelli tuvaletinin olmaması, camiye girişte engelli rampasının olmaması nedeniyle yaz ve kış aylarında namazlarını cami dışında kılmak zorunda bırakmaktadır.

Sınırlı sayıda kuaför ya da berbere gidebilmeleri, düğün, mevlit törenlerine katılamamaları da ortaya çıkan sıkıntılardandır. Malatya'da

engellilerin kullanımına uygun bu tür salonların olmayışı, düğünlere gitmelerini engellemektedir. Ayrıca anne-baba, akraba ve arkadaş ziyaretlerinde bulunmalarına engel olan apartmanlar, yollar ve diğer unsurlar engellileri, var olan sıkıntılar içerisinde daha da yalnız kalmaya itmektedir.

Mevcut iki adet tekerlekli şarj istasyonlarının üstlerinin kapalı olmaması (sıcak-soğuk havaya ve yağmura maruz kalmaları) tekerlekli sandalyelerin şarj sırasında uzun süre beklemek zorunda kalmaları nedeniyle sıkıntılara neden olmaktadır.

Yukarıda şehir merkezi esas alınarak ortaya konulan belli başlı sıkıntılardan daha fazlasının var olduğu bilinmektedir. Ancak bunların dışında özellikle şehirlerarası yolculukların en büyük sorunlardan biri olduğu belirtilmiştir. Henüz engelli kullanımına uygun hale getirilemeyen şehirlerarası otobüsler nedeniyle başkalarının yardımıyla kucakta taşınarak otobüslere binmek zorunda kalmaları ciddi bir sıkıntıdır. Molalarda tekerlekli sandalyelerin getirilmesi ve bindirilmeleri sıkıntı olduğundan tuvalete dahi gidemedikleri, bu nedenle yol boyunca yiyecek ve içecek tüketmedikleri ve bu tür sıkıntılar nedeniyle engellilere yönelik olarak yapılan pek çok şehirdışı etkinliğe katılma konusunda isteksiz davrandıkları belirtilmektedir.

VI. Sonuç

İnsan, yapı ve ilişkilerin yoğun olduğu şehirlerde yaşamak sağlıklı bir insan için bile büyük sıkıntılara katlanmayı gerektirirken, engelliler için bu durum elbette ki çok daha büyük zorluklar taşımaktadır. Bu nedenle gelişen insan hakları ve kentsel planlama anlayışı tüm dünyada engelsiz şehirlerin oluşturulmasına yönelik uygulamaları yaygınlaştırmıştır. Şehirdeki kamusal mekanlar dahil tüm mekan, yapı ve hizmete, engelliler dahil herkesin eşit bir biçimde ve herhangi bir engelle karşılaşmadan erişiminin sağlanmasının önemli bir kentleşme politikası olarak benimsenmesi ve bu doğrultuda uygulamalara ağırlık verilmesinin önemi ortaya çıkmaktadır. Merdivenler, kadirimler, yaya geçitleri, binalar, dükkanlar, ulaşım araçları, tuvaletler, okullar, otoparklar, hastaneler, oteller vb. tüm kentsel yapı, donatı ve mekanlar engelli erişimi için uygun hale getirilmeli ve başta yerel yönetimler olmak üzere tüm kesimler için önemli bir görev olarak kabul edilmelidir. Bu bağlamda, engelli bir birey için erişilemeyen bir yapı, bir mekan veya hizmetin var olduğu bir şehir "engelli" bir şehirdir.

Kentlerde engellileri dikkate almadan yapılan planlamalar ve engellileri dikkate alan ama standart dışı yapılan uygulamalar, kenti erişilmez yaptığı gibi bu düzenlemeler engelliler için birer tuzak haline gelmektedir. Bu nedenle hem kentsel planlamada engelliler dikkate alınmak zorunda hem de engelliler için yapılacak unsurların mevzuatta belirlenen standartlarda yapılması gerekmektedir.

Tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'de de engelsiz yaşam amacına yönelik olarak önemli adımlar atılmaktadır. Engelsiz yaşam politikaları, sosyal, ekonomik alanda olduğu kadar şehir hayatı için de önemli gelişmeleri beraberinde getirmektedir.

Engelsiz şehirler için öncelikle olması gereken yasal düzenlemeler açısından Türkiye’de sıkıntı bulunmamaktadır. Her türlü detay düzenlenmiş olmakla birlikte sorun, uygulama aşamasında ortaya çıkmaktadır. Bu anlamda uygulamada istikrarın olmaması ya da belirlenen standartlara aykırı uygulamalar, şehirde var olan sıkıntıları engelliler için daha belirgin hale getirmektedir. Üstelik standart dışı yapılmasına rağmen görünürde düzenleme yapıldığı için dışarıdan bakıldığında sorun yok gibi algılanmaktadır. Ancak bir santimlik bir yükselti fazlalığı bile engelliler için kentsel yapı ve hizmetlere erişimde büyük sıkıntılar ortaya çıkarıp, erişilmez hale getirmektedir.

Türkiye’de kentsel altyapı ve unsurların engellilere yönelik olarak düzenlenmesi ve uyumlu hale getirilmesine yönelik olumlu politikalar belirlenmiş ve belli bir zaman içinde hayata geçirilmesi kararı alınmıştır. Bu süreçte maddi, teknik pek çok eksikliklerin bulunduğu, zor bir hazırlık süreci yaşandığı bilinmektedir. Ancak bazı uyum çalışmalarının (kamu kurum ve kuruluşlarına ait her türlü resmi yapı, gerçek-tüzel kişilerce sunulan her türlü umuma açık hizmet alanları, toplu taşımada kullanılan taksi, otobüs, minibüs, şehirlerarası otobüsler) tarihlerinin uzatılması engellileri daha uzun süre beklemek zorunda bırakmaktadır. Örneğin, toplu taşıma araçlarının engelliler tarafından kullanılmasını öngören Engelliler Hakkında Kanun, 2005’te yasalaşmış 2013’e kadar uyumlaştırılması hedeflenmiş ancak gerekli düzenlemeler yapılmadığı için bu süreler önce 2015’e sonra da 2018’e kadar uzatılmıştır.

Engellilerin şehir hayatına katılımını kolaylaştıracak yasal düzenlemelerin uygulanması şüphesiz ki zor bir süreç olup, Türkiye’de diğer şehirlerde olduğu gibi Malatya’da önemli sıkıntılara neden olmaktadır.

Sadece Malatya şehir merkezi esas alınarak yapılan gözlemler ve engellilerle yapılan görüşmelerde engellilerin yaşamını kolaylaştıracak yapı ve unsurlarda çok ciddi eksikliklerin var olduğu ve Malatya’nın “engelsiz şehir” kavramı açısından yeterli özellikleri taşımadığı görülmüştür. Var olan sorunlara tek tek çözüm önerileri getirmek bu çalışma kapsamında mümkün değildir. Ancak, engelli kullanımı açısından uygun olmayan kentsel yapı ve hizmetlerin varlığına dikkat çekmek ve bu sorunları giderme konusunda farklı kesimlerin yapması gerekenleri ifade etmek gerekmektedir.

Temelde araç trafiği esas alınarak düzenlenen şehir içi ulaşım sisteminde, yaya trafiği ikinci planda kalmakta ve bu durumda engellilerin bu trafikte karşılaştığı sorunlar artmaktadır. Aynı şekilde merkezde bulunan pek çok kamu kurum ve kuruluşuna, dükkânlara, lokantalara, kafelere vb. büyük çoğunluğuna engelli erişimi imkânsızdır. Çünkü bu yapılarda genelde basamaklı bir giriş kapısı bulunmakta, ya da iç hareketliliği sağlayacak asansör ya da engelli rampası bulunmamaktadır. Bunların engelli kullanımına uyumlu hale getirilmesi kolay olmamakla birlikte gerekli olduğu da unutulmamalıdır.

Şehrin var olan yapısının bir anda engelli kullanımına uygun hale getirilmesi oldukça zor bir süreci de içermektedir. Üstelik şehrin her bölgesinde engellilerin var olması, bu sistemin tüm şehir boyunca tesis edilmesi anlamına gelmektedir. Ancak unutmamak gerekir ki engelli için planlama yapılırsa buraları

büyük oranda engelsiz insanlar da kullanabilir; ancak engelsiz insanlar için planlama yapılırsa buraları engellilerin kullanımı söz konusu değildir.

Her kentsel işlev ve yapının bir de engellilere yönelik olanını oluşturmak mı (engelli spor salonu, engelli otobüsü, engelli lokantası, engelli kafesi, engelli hastanesi, engelli camisi, engelli oteli) yoksa kentsel işlevleri engelliler için erişilebilir yapmak mı daha verimli olur? Amaç engellilerin toplum hayatına katılımını sağlamaksa elbette ki var olan yapı ve unsurları engelli kullanımına sunmak en doğrusudur. Aksi halde engelliler, toplumun tamamıyla değil sadece diğer engellilerle bir araya gelme imkânını bulacaktır. Toplumdan ayrılmış, soyutlanmış olarak yalnızca engelli bireyler için ayrılmış, hizmete sunulmuş, park, otobüs, lokanta, banka, spor tesisleri çağdaş bir kent göstergesi de değildir.

“Engelsiz şehir” kavramı açısından Malatya şehir merkezinde yapılan incelemelerde, engellilere yönelik olumlu bazı uygulamaların ve yapıların varlığına rağmen yine de bugün var olan yapısıyla Malatya'nın engelsiz bir şehir olmadığı ortaya çıkmaktadır. Engelliler açısından pek çok yapı, hizmet ve mekân erişilebilir durumda değildir. Ancak unutulmaması gereken nokta, engelsiz şehirlerin oluşturulmasının giderek daha fazla önem taşımaya başlamasıdır. Engelsiz şehirlerin oluşturulması yasal zorunluluğun yanında aynı zamanda vicdani de bir görevdir.

Engellilerin kullanımına uygunluk açısından Malatya şehir merkezi incelenmiş olmakla birlikte bilinen şudur ki şehrin hemen her köşesinde bir engellinin yaşıyor olmasıdır. Bu da sadece şehir merkezinin değil, şehrin tümüyle engelsiz hale getirilmesini gerektirmektedir. Bu zor görev yani engelsiz şehirler oluşturma, başta yerel yönetimler olmak üzere tüm kamu kurum ve kuruluşları, özel işletmeler, sivil toplum kuruluşları, engelli dernekleri ve vatandaşların katkıları ile gerçekleştirilebilir.

Kaynakça

- Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığı. (2011), “Standartlar”, http://www.ulasilabilirturkiye.gov.tr/index_dosyalar/Page886.htm. (28.03.2014)
- BM Engelli Hakları Sözleşmesi, (2008), Erişim Tarihi:20.05.2014. http://www.eyh.gov.tr/upload/Node/8137/files/bm_engellihaklarisozlesmesi.pdf
- Büyükşehir Belediyeleri Özürlü Hizmet Birimleri Yönetmeliği (2006). <http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.10589&sourceXmlSearch=&MevzuatIliski=0>. (21.05.2014).
- ENAT (European Network for Accessible Tourism) (2014), *Accessible cities*, <http://www.accessibletourism.org/?i=enat.en.accessible-cities>. (27.06.2014).
- Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü, (2008), *Herkes İçin Ulaşılabilirliğin İyileştirilmesi Örnek Uygulama Rehberi*. Murat Öznaneci (Çev.), Ankara. Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü Yayını.
- Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü. (2013), *Erişilebilirlik İzleme ve Denetleme Yönetmeliği*, Resmi Gazete Tarihi: 20.07.2013 Resmi Gazete Sayısı: 28713, <http://www.eyh.gov.tr/tr/24694/5-45-Erisilebilirlik-Izleme-ve-Denetleme-Yonetmeliği> (02.07.2014).
- Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü, (2014), *Yerel Yönetimler İçin Özürlülere Yönelik Fiziki ve Mimari Düzenleme Klavuzu*, <http://www.eyh.gov.tr/tr/8421/Ozurlulere-Yonelik-Fiziki-ve-Mimari-Duzenleme-Klavuzu> (28.03.2014).

- Engelliler Hakkında Kanun*. (2005). <http://www.mevzuat.gov.tr/> Mevzuat Metin /1.5.5378. pdf . (15.04.2014).
- Erişilebilirlik İzleme ve Denetleme Yönetmeliği*. (2013). <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2013/07/20130720-9.htm>. (20.05.2014)
- European Commission. (2013). *European disability strategy 2010-2020*, http://ec.europa.eu/justice/discrimination/disabilities/award/index_en.htm. (09.04.2014).
- European Commission. (2014), *Building together a barrier-free Europe*, http://ec.europa.eu/justice/discrimination/files/20141107_draft_programme_edpd_2014.pdf. (19.03.2015)
- EVCİL, A. N., S.Yalın USAL (2013), "Engelliler ve Kent Ergonomisi: Kadıköy ve Üsküdar Meydanları Örnekleri", 19. *Ulusal Ergonomi Kongresi Bildiriler Kitabı*, 27-28-29 Eylül 2013, Balıkesir, 239-249.
- JUNGE-REYER, I. (2007). "Preface", *Barrier-free Planning and Construction in Berlin, Berlin Senate Department for Urban Development*, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/barrierefreies_bauen/download/handbuch/00_Barrierefreies_Bauen_gesamt_engl.pdf. (27.06.2014).
- KAPLAN H., Yüksel, Ü., Gültekin, B., Güngör, C., Karasu, N. ve M. Çavuş (Ed.), (2011), *Yerel Yönetimler İçin Ulaşılabilirlik Temel Bilgiler Teknik El Kitabı*, Ankara: T.C. Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı, Özürlü ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü.
- KAVAK, M. (2009), *Kentçi Ulaşım Üstyapı (Operasyon) Çalıştayı Yaya, Bisikletli ve Fiziksel Dezavantajlı Grupların Erişim ve Ergonomisi Sonuç Raporu*, İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi.
- Malatya Haber Portalı, (2010), *Malatya'da Engelli Rampa Raporu Açıklandı*, <http://www.malatyam.com/Hbr-6711-Malatyada-Engelli-Rampa-Raporu-Aciklandi-tr.html>. (28.04.2014).
- Malatya Haber Saati, (2014), *Bedensel Engellilerin Sorunları Çözülemiyor*, <http://malatyahabersaati.com/bedensel-engellilerin-sorunlari-cozulemiyor>. (28.04.2014).
- Malatya Kent Konseyi Engelliler Merkezi, (2013), *Motaş, Engelliler İçin Yeni Kart Hazırladı*. http://www.malatyaengelliler.org/haber_detay.asp?haberID=129, (28.04.2014).
- Malatya 1 Gün, (2014), *Şikayet Gelirse Denetim Yaparız*, <http://www.malatyabirgun.com/sikayet-gelirse-denetim-yapariz.html>. (29.03.2014).
- MENDA, E., N. B BALKAN (2013). *Engelsiz Türkiye İçin: Yolun Neresindeyiz? Mevcut Durum ve Öneriler (Yönetici Özeti)*, İstanbul: Sabancı Üniversitesi Yayınları.
- Otopark Yönetmeliği*. (1993). Erişim Tarihi: 14.03.2014. <http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.4886&sourceXmlSearch=&MevzuatIliski=0>.
- Planlı Alanlar Tip İmar Yönetmeliği*, (1985), <https://www.csb.gov.tr/turkce/index.php?Sayfa=sayfa&Tur=mevzuat&Id=144>(15.03.2014).
- Sabah Gazetesi*, (2014), Engelli Dostu Konuta Teşvik, <http://www.sabah.com.tr/Ekonomi/2014/03/15/engelli-dostu-konuta-tesvik>. (15.03.2014).
- ŞAHİN, F. (2011), "Önsöz", *Yerel Yönetimler İçin Ulaşılabilirlik Temel Bilgiler Teknik El Kitabı*, Kaplan H., Yüksel Ü., Gültekin B., Güngör C., Karasu N. M. Çavuş.(Ed.) Ankara: T.C. Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı, Özürlü ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü.
- TURMEPA. (2010). *Alanya'da Engelsiz Plaj*. <http://www.turmepa.org.tr/icerik.Aspx?id=511>. (18.06.2014).
- TÜİK. (2010). *Özürlülerin Sorun ve Beklentileri Araştırması Raporu*, Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu Yayını.
- UNNATI.ORG. (2004), *Design Manual For A Barrier-Free Built Environment*, <http://www.unnati.org/pdfs/manuals/barrier-free-built-environment.pdf>, (23.03.2015).
- VENTER, C.J., BOGOPANE, H.I., RICKERT, T.E., CAMBA, J., VENKATESH, A., MULIKITA, N. N., MAUNDER, D. A. C., T. SAVILL, (2002). "Improving Accessibility for People with Disabilities in Urban Areas", <http://www.codatu.org/wp-content/uploads/Improving>

accessibility-for-people-with-disabilities-in-urban-areas-C.-VENTER-H.-BOGOPANE-T.-RICKERT.pdf. (09.04.2014).

3194 Sayılı İmar Kanunu. (1997), <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.3194.pdf>. (25.05.2014).

5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu, (2004), [www.mevzuat.gov.tr/ Mevzuat Metin/ 1.5.5216.doc](http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.5216.doc). (26.05.2014).